



เอกสารประกอบการพิจารณา

ร่างพระราชบัญญัติ การบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ.

อ.พ. 10/2568 สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง



อ.พ. 10/2568
สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง



เอกสารเพิ่มเติม

สำนักวิชาการ
สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร
โทร 0 2242 5900 ต่อ 5730, 5740, 5750

ร่างพระราชบัญญัติ
การบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ.
(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

คำนำ

เอกสารประกอบการพิจารณา (อ.พ.) นี้ จัดทำขึ้นเพื่อประโยชน์ในการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติ ประกอบรัฐธรรมนูญ ร่างพระราชบัญญัติ ญัตติขอแก้ไขเพิ่มเติมรัฐธรรมนูญ พระราชกำหนด ญัตติ หรือหนังสือสัญญา ระหว่างประเทศ ที่เข้าสู่การประชุมของสภาผู้แทนราษฎร และที่ประชุมร่วมกันของรัฐสภา โดยศึกษา รวบรวม และวิเคราะห์ข้อมูล สถิติ ข้อเท็จจริง บทความทางวิชาการ และ/หรืองานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นข้อมูลเบื้องต้น ให้กับสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร สมาชิกวุฒิสภา กรรมการ และบุคคลในวงงานรัฐสภา ใช้ในการประกอบการพิจารณา ตลอดจนเป็นข้อมูลอ้างอิงสำหรับผู้สนใจทั่วไป

สำนักวิชาการ

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

ผู้รับผิดชอบ

นายมาณิช อินทนิม

ที่ปรึกษาด้านระบบงานนิติบัญญัติ

รักษาราชการแทน

ผู้อำนวยการสำนักวิชาการ

นางสุภาวดี ตันตระกูล

ผู้บังคับบัญชากลุ่มงานบริการวิชาการ 2

ผู้จัดทำและรับผิดชอบ

นางอาริยา สุขโต

วิทยากรชำนาญการพิเศษ

นายณัฐพงศ์ พันธุ์ไชย

วิทยากรชำนาญการพิเศษ

นายณัฐพงศ์ พิมเสน

นิติกรชำนาญการ

นางสาวสุนันท์ เจสละ

เจ้าพนักงานธุรการอาวุโส

นางสาวสุพรรณิศา พรหมบุตร

เจ้าพนักงานธุรการชำนาญงาน

มกราคม 2568

บทสรุปสำหรับผู้แทนราษฎร

ปัจจุบันการขนส่งผู้โดยสารในระบบขนส่งสาธารณะมีผู้ให้บริการหลายราย โดยผู้ให้บริการแต่ละรายมีต้นทุนในการบริหารจัดการระบบ การจัดเก็บค่าโดยสาร หรือค่าธรรมเนียมเป็นของตนเอง ส่งผลสำคัญทำให้ต้นทุนในการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะภาพรวมอยู่ในอัตราที่สูง และประชาชนผู้ให้บริการต้องรับผิดชอบต้นทุนดังกล่าวของผู้ประกอบการทุกระบบ โดยนอกจากจะเป็นต้นทุนและภาระของประชาชนแล้วยังทำให้เกิดความไม่สะดวกในการใช้บริการขนส่งสาธารณะอีกด้วย ดังนั้น เพื่ออำนวยความสะดวกและลดค่าใช้จ่ายแก่ประชาชนผู้ให้บริการให้สามารถใช้บัตรโดยสารใบเดียวในการเดินทางได้ทุกระบบขนส่งสาธารณะ และสนับสนุนให้ประชาชนเปลี่ยนพฤติกรรมการเดินทางจากยานยนต์ส่วนบุคคลเป็นการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะ อันจะช่วยลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกซึ่งทำให้ลดภาวะโลกร้อนและลดค่าใช้จ่ายในด้านต้นทุนการบริหารจัดการระบบ การจัดเก็บค่าโดยสาร หรือค่าธรรมเนียมของผู้ประกอบการ ซึ่งจะทำให้สามารถลดค่าโดยสารของประชาชนผู้ให้บริการ

ต่อมาได้มีการประกาศใช้ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ. 2563 แต่ประกาศฉบับดังกล่าวสามารถบังคับกับราชการส่วนกลาง ราชการส่วนภูมิภาค และราชการส่วนท้องถิ่นเท่านั้น ไม่สามารถบังคับให้เอกชนดำเนินการอย่างหนึ่งอย่างใดได้ เนื่องจากเกินขอบเขตอำนาจที่พระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการแผ่นดิน พ.ศ. 2534 มาตรา 11 (8) ซึ่งให้อำนาจนายกรัฐมนตรีในการออกระเบียบปฏิบัติราชการไว้ ส่งผลให้ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีดังกล่าวไม่สามารถบังคับใช้ได้กับภาคเอกชน แต่ระบบการขนส่งสาธารณะของประเทศไทยในปัจจุบันนี้ ประกอบด้วย ผู้ประกอบการที่เป็นส่วนราชการและผู้ประกอบการที่เป็นภาคเอกชน ดังนั้น เพื่อให้การบูรณาการของระบบตั๋วร่วมมีความครอบคลุมทั้งระบบ จึงจำเป็นต้องใช้กลไกของกฎหมายในระดับพระราชบัญญัติ

สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ. เป็นการกำหนดมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตั๋วร่วมเพื่อเป็นมาตรฐานกลางสำหรับการให้บริการระบบตั๋วร่วมในอนาคต และสำหรับผู้ให้บริการในปัจจุบันที่จะเข้าสู่ระบบตั๋วร่วม พร้อมทั้งกำหนดการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม การกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วม การจัดตั้งกองทุนส่งเสริมระบบตั๋วร่วม และบทกำหนดโทษ เพื่อสนับสนุนให้เกิดความสะดวกและประหยัดค่าโดยสารแก่ประชาชน และผู้ประกอบการสามารถดำเนินธุรกิจได้อย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น โดยระบบตั๋วร่วม (Common Ticketing System) เป็นระบบที่นำมาประยุกต์ใช้กับระบบขนส่งมวลชนในเมืองสำคัญต่าง ๆ ซึ่งจำเป็นต้องใช้ร่วมกันกับอัตราค่าโดยสารร่วม (Common Fare) เพื่อให้โครงข่ายระบบขนส่งมวลชนที่มีอยู่ในเมืองนั้น เปรียบเสมือนเป็นโครงข่ายเดียวกัน โดยการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมและค่าโดยสารร่วมต้องอยู่ภายใต้กลไกการกำกับดูแลและการจัดการรายได้จากค่าโดยสารที่ชัดเจนและเป็นธรรม โดยมีเป้าหมายร่วมกัน คือ การเอื้อให้เกิดความสะดวกและประหยัดแก่ผู้โดยสารเพื่อกระตุ้นให้มีผู้โดยสารระบบขนส่งมวลชนมากที่สุด

เอกสารประกอบการพิจารณา

สารบัญ

	หน้า
บทสรุปสำหรับผู้สนใจ	ก
ส่วนที่ 1	1-1
- หลักการและเหตุผลประกอบร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	1-1
- สรุปสาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	1-2
ส่วนที่ 2 บทวิเคราะห์	2-1
ส่วนที่ 3 ข้อมูลประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติ	3-1
1. ความเป็นมาของระบบตัวร่วม	3-1
2. สถานการณ์ปัจจุบัน	3-2
3. แนวทางการบริหารจัดการตัวร่วม	3-25
4. กรณีสึกขาระบบตัวร่วมของต่างประเทศ	3-29

ส่วนที่ 1

หลักการและเหตุผล

ประกอบร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม

พ.ศ.

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

หลักการ

ให้มีกฎหมายว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม

เหตุผล

โดยที่ในปัจจุบันการขนส่งผู้โดยสารในระบบขนส่งสาธารณะมีผู้ให้บริการหลายราย โดยผู้ให้บริการแต่ละรายมีต้นทุนในการจัดทำและบริหารจัดการระบบการจัดเก็บค่าโดยสารหรือค่าธรรมเนียมของตนเอง อันเป็นส่วนสำคัญที่ทำให้ต้นทุนในการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะอยู่ในอัตราสูง และประชาชนผู้ให้บริการต้องรับผิดชอบต้นทุนดังกล่าวของผู้ประกอบการทุกระบบ ซึ่งนอกจากจะเป็นต้นทุนและภาระของประชาชนแล้วยังทำให้เกิดความไม่สะดวกในการใช้บริการขนส่งสาธารณะอีกด้วย ดังนั้น เพื่ออำนวยความสะดวกและลดค่าใช้จ่ายแก่ประชาชนผู้ให้บริการให้สามารถใช้บัตรโดยสารใบเดียวในการเดินทางได้ทุกระบบขนส่งสาธารณะ อันเป็นการสนับสนุนให้ประชาชนเปลี่ยนพฤติกรรมการเดินทางจากขนส่งส่วนบุคคลเป็นการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะอันจะช่วยลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกซึ่งทำให้ลดภาวะโลกร้อนตามเป้าหมายของรัฐบาลได้อีกทางหนึ่งด้วย รวมทั้งลดค่าใช้จ่ายในด้านต้นทุนการจัดทำและบริหารจัดการระบบการจัดเก็บค่าโดยสารหรือค่าธรรมเนียมของผู้ประกอบการอันจะทำให้สามารถลดค่าโดยสารลงอันจะเป็นประโยชน์แก่ประชาชนผู้ให้บริการ สมควรกำหนดให้มีการบริหารจัดการร่วมกันในรูปแบบระบบตัวร่วม โดยการจัดตั้งกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วมสนับสนุนการดำเนินงาน การพัฒนา และการส่งเสริมเกี่ยวกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

สรุปสาระสำคัญ
ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ.
(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

1. ชื่อร่างพระราชบัญญัติ

พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ.” (ร่างมาตรา 1)

2. วันให้ใช้บังคับ

พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป (ร่างมาตรา 2)

3. บทนิยาม

ในพระราชบัญญัตินี้

“ระบบตัวร่วม” หมายความว่า การให้บริการขนส่งสาธารณะแก่ผู้โดยสารโดยผู้ให้บริการซึ่งได้รับอนุญาตตามพระราชบัญญัตินี้ซึ่งใช้บัตรโดยสารหรือสิ่งอื่นใดที่ใช้แทนบัตรที่จัดทำขึ้นตามมาตรฐานทางเทคโนโลยีที่สำนักงานกำหนดโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการในการรับชำระค่าโดยสาร เพื่อให้การเดินทางในระบบขนส่งสาธารณะเป็นไปอย่างต่อเนื่อง

“ศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง” หมายความว่า การให้บริการในการประมวลผล รับส่งข้อมูล และคำนวณปริมาณการใช้งาน รวมทั้งจำนวนเงินจากการทำธุรกรรมในระบบตัวร่วม

“การให้บริการออกบัตรชำระค่าโดยสารในระบบตัวร่วม” หมายความว่า การให้บริการออกบัตรหรือสิ่งอื่นใดที่ใช้แทนบัตรเพื่อชำระค่าโดยสาร ค่าธรรมเนียม หรือค่าบริการแก่ผู้ให้บริการขนส่งสาธารณะที่มีมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วม

“การให้บริการขนส่งผู้โดยสารในระบบตัวร่วม” หมายความว่า การให้บริการขนส่งผู้โดยสารในระบบขนส่งสาธารณะที่ได้รับอนุญาตตามพระราชบัญญัตินี้

“อัตราค่าโดยสารร่วม” หมายความว่า ค่าโดยสาร ค่าธรรมเนียม หรือค่าบริการในกรณีที่มีการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะเชื่อมต่อต่างรูปแบบกันหรือระหว่างผู้ให้บริการขนส่งต่างราย ตามอัตราที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด

“ขนส่งสาธารณะ” หมายความว่า การขนส่งผู้โดยสารโดยระบบขนส่งสาธารณะ ทั้งรูปแบบทางถนนรูปแบบทางราง หรือรูปแบบทางน้ำ

“ผู้ให้บริการขนส่ง” หมายความว่า หน่วยงานของรัฐและผู้ประกอบการภาคเอกชนที่ให้บริการขนส่งสาธารณะ

“ใบอนุญาต” หมายความว่า ใบอนุญาตประกอบกิจการระบบตัวร่วม

“ผู้รับใบอนุญาต” หมายความว่า ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการระบบตัวร่วม

“คณะกรรมการ” หมายความว่า คณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม

“คณะกรรมการบริหาร” หมายความว่า คณะกรรมการบริหารกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม

“กองทุน” หมายความว่า กองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม

“พนักงานเจ้าหน้าที่” หมายความว่า ผู้อำนวยการหรือผู้ซึ่งผู้อำนวยการแต่งตั้งให้ปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้

“สำนักงาน” หมายความว่า สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

“ผู้อำนวยการ” หมายความว่า ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

“รัฐมนตรี” หมายความว่า รัฐมนตรีผู้รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

4. กำหนดรัฐมนตรีรักษาการและให้มีอำนาจออกกฎกระทรวงกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วม กำหนดค่าธรรมเนียม และกำหนดกิจการอื่น รวมไปถึงออกประกาศเพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้

ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ และให้มีอำนาจออกกฎกระทรวงกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วม กำหนดค่าธรรมเนียมไม่เกินอัตราท้ายพระราชบัญญัตินี้ ลดหรือยกเว้นค่าธรรมเนียม และกำหนดกิจการอื่น กับออกประกาศเพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้

กฎกระทรวงและประกาศนั้น เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว ให้ใช้บังคับได้ (ร่างมาตรา 4)

5. หมวด 1 คณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม

5.1 กำหนดให้มีคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม โดยมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นประธานกรรมการ ปลัดกระทรวงคมนาคมเป็นรองประธานกรรมการ กรรมการโดยตำแหน่งตามที่กฎหมายกำหนด จำนวนสิบเอ็ดคน กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ จำนวนไม่เกินสามคน

ให้มีคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม ประกอบด้วย

(1) รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานกรรมการ

(2) ปลัดกระทรวงคมนาคม เป็นรองประธานกรรมการ

(3) กรรมการโดยตำแหน่ง จำนวนสิบเอ็ดคน ได้แก่ ปลัดกระทรวงการคลัง ปลัดกระทรวงมหาดไทย เลขาธิการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ผู้อำนวยการสำนักงบประมาณ อธิบดีกรมการขนส่งทางบก อธิบดีกรมการขนส่งทางราง อธิบดีกรมเจ้าท่า อธิบดีกรมบัญชีกลาง อธิบดีกรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น เลขาธิการคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค และผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร

(4) กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ จำนวนไม่เกินสามคน ซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งจากผู้ที่มีความรู้ความสามารถ หรือประสบการณ์ด้านการเงิน ด้านการตลาด ด้านกฎหมาย ด้านเศรษฐศาสตร์ ด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี ด้านวิศวกรรมศาสตร์ หรือด้านอื่นที่เกี่ยวข้องหรือเป็นประโยชน์ต่อการบริหารจัดการระบบตัวร่วม

ให้ผู้อำนวยการเป็นกรรมการและเลขานุการ และผู้อำนวยการจะแต่งตั้งข้าราชการของสำนักงาน จำนวนไม่เกินสองคนเป็นผู้ช่วยเลขานุการก็ได้ (ร่างมาตรา 5)

5.2 กำหนดคุณสมบัติและลักษณะต้องห้ามของกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ

กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิต้องมีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้าม ดังต่อไปนี้

- (1) มีสัญชาติไทย
- (2) มีอายุไม่ต่ำกว่าสี่สิบห้าปี
- (3) ไม่เป็นหรือเคยเป็นบุคคลล้มละลายทุจริต
- (4) ไม่เป็นคนไร้ความสามารถหรือคนเสมือนไร้ความสามารถ
- (5) ไม่เคยได้รับโทษจำคุกโดยคำพิพากษาถึงที่สุดให้จำคุก เว้นแต่เป็นโทษสำหรับความผิดที่ได้กระทำโดยประมาทหรือความผิดลหุโทษ
- (6) ไม่เป็นผู้เคยต้องคำพิพากษาหรือคำสั่งศาลให้ทรัพย์สินตกเป็นของแผ่นดินเพราะร่ำรวยผิดปกติ หรือมีทรัพย์สินเพิ่มขึ้นผิดปกติ
- (7) ไม่เป็นข้าราชการ พนักงานหรือลูกจ้างของส่วนราชการหรือรัฐวิสาหกิจหรือหน่วยงานอื่นของรัฐ หรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เว้นแต่เป็นผู้ดำรงตำแหน่งอาจารย์ในมหาวิทยาลัยของรัฐ
- (8) ไม่เป็นหรือเคยเป็นข้าราชการการเมือง ผู้ดำรงตำแหน่งทางการเมือง สมาชิกสภาท้องถิ่น หรือผู้บริหารท้องถิ่น เว้นแต่ได้พ้นจากตำแหน่งดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปีนับถึงวันที่ได้รับแต่งตั้ง
- (9) ไม่เป็นผู้ดำรงตำแหน่งในพรรคการเมือง เว้นแต่ได้พ้นจากตำแหน่งดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปีนับถึงวันที่ได้รับแต่งตั้ง
- (10) ไม่เคยถูกไล่ออก ปลดออก หรือให้ออกจากราชการ หน่วยงานของรัฐ รัฐวิสาหกิจหรือหน่วยงานของเอกชน เพราะทุจริตต่อหน้าที่หรือประพฤติชั่วอย่างร้ายแรง
- (11) ไม่เป็นกรรมการ ผู้จัดการ หรือบุคคลผู้มีอำนาจในการบริหารจัดการของนิติบุคคลซึ่งประกอบการ เกี่ยวข้องกับการขนส่งสาธารณะ
- (12) ไม่เป็นผู้มีส่วนได้เสียไม่ว่าโดยทางตรงหรือทางอ้อมในกิจการที่เกี่ยวข้องกับการประกอบกิจการ ระบบตัวร่วม (ร่างมาตรา 6)

5.3 กำหนดวาระการดำรงตำแหน่งของกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ และกำหนดวิธีการได้มาของ กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิกรณีกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิพ้นจากตำแหน่งก่อนวาระหรือมีการแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิเพิ่มในระหว่างที่กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิที่แต่งตั้งไว้แล้วยังมีวาระอยู่ในตำแหน่ง

กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิมีวาระการดำรงตำแหน่งคราวละสี่ปี

ในกรณีที่กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิพ้นจากตำแหน่งก่อนวาระ หรือในกรณีที่รัฐมนตรีแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิเพิ่มขึ้นในระหว่างที่กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิที่แต่งตั้งไว้แล้วยังมีวาระอยู่ในตำแหน่ง ให้ผู้ได้รับแต่งตั้งแทนตำแหน่งที่ว่างหรือเป็นกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิเพิ่มขึ้นอยู่ในตำแหน่งเท่ากับวาระที่เหลืออยู่ของกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิที่แต่งตั้งไว้แล้ว ทั้งนี้ ในกรณีการแต่งตั้งแทนตำแหน่งที่ว่างหากวาระที่เหลืออยู่ไม่ถึงเก้าสิบวัน จะไม่แต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิแทนก็ได้

ในกรณีที่กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิพ้นจากตำแหน่งก่อนวาระ ให้คณะกรรมการประกอบด้วย กรรมการทั้งหมดเท่าที่มีอยู่

เมื่อครบกำหนดตามวาระในวรรคหนึ่ง หากยังมีได้มีการแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิขึ้นใหม่ ให้กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งพ้นจากตำแหน่งตามวาระนั้นอยู่ในตำแหน่งเพื่อดำเนินงานต่อไปจนกว่ากรรมการผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งได้รับแต่งตั้งใหม่เข้ารับหน้าที่

กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งพ้นจากตำแหน่งตามวาระอาจได้รับการแต่งตั้งอีกได้ แต่จะดำรงตำแหน่งติดต่อกันเกินสองวาระไม่ได้ (ร่างมาตรา 7)

5.4 กำหนดกรณีการพ้นจากตำแหน่งนอกจากการพ้นจากตำแหน่งตามวาระของกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ

นอกจากการพ้นจากตำแหน่งตามวาระ กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิพ้นจากตำแหน่งเมื่อ

- (1) ตาย
- (2) ลาออก
- (3) รัฐมนตรีให้ออก เพราะบกพร่องต่อหน้าที่ มีความประพฤติเสื่อมเสีย หรือหย่อนความสามารถ
- (4) ขาดคุณสมบัติหรือมีลักษณะต้องห้ามอย่างหนึ่งอย่างใดตามมาตรา 6 (ร่างมาตรา 8)

5.5 กำหนดหน้าที่และอำนาจของคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม

คณะกรรมการมีอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้

- (1) กำหนดนโยบายการบริหารจัดการระบบตัวร่วมในการขนส่งสาธารณะ การพัฒนาระบบตัวร่วม หรือการพัฒนาการบริหารจัดการระบบตัวร่วม รวมทั้งกิจการที่เกี่ยวข้อง
- (2) ให้ความเห็นชอบมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วมและรูปแบบของบัตรชำระค่าโดยสาร
- (3) กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอัตราค่าโดยสารร่วมตามมาตรา 31
- (4) เสนอแนะต่อคณะรัฐมนตรีเกี่ยวกับมาตรการหรือแนวทางในการสนับสนุนระบบตัวร่วม หรือการดำเนินงานของกองทุนให้มีประสิทธิภาพหรือให้การอุดหนุนประชาชนผู้ใช้บริการการขนส่งสาธารณะ
- (5) กำหนดนโยบายการนำส่งเงินเข้ากองทุนและการใช้จ่ายเงินกองทุน
- (6) พิจารณาวินิจฉัยปัญหาในการดำเนินการตามพระราชบัญญัตินี้
- (7) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้หรือตามที่คณะรัฐมนตรีมอบหมาย (ร่างมาตรา 9)

5.6 กำหนดองค์ประชุมของคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วมและกำหนดประธานในที่ประชุม เมื่อประธานไม่มาประชุมหรือไม่อาจปฏิบัติหน้าที่ได้ หรือกรณีประธานและรองประธานไม่มาประชุมหรือไม่อาจปฏิบัติหน้าที่ได้ อีกทั้งถ้ามีการพิจารณาในเรื่องที่ประธานกรรมการ รองประธานกรรมการ หรือกรรมการผู้ใดมีส่วนได้เสียหรือมีผลประโยชน์ขัดแย้งไม่ว่าโดยตรงหรือโดยอ้อม ประธานกรรมการ รองประธานกรรมการ หรือกรรมการผู้หนึ่งไม่มีสิทธิเข้าร่วมประชุม ตลอดจนกำหนดเสียงชี้ขาดกรณีคะแนนเสียงเท่ากัน

การประชุมคณะกรรมการต้องมีกรรมการมาประชุมไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนกรรมการทั้งหมด จึงจะเป็นองค์ประชุม

ในการประชุมคณะกรรมการ ถ้าประธานกรรมการไม่มาประชุมหรือไม่อาจปฏิบัติหน้าที่ได้ ให้รองประธานกรรมการเป็นประธานในที่ประชุม ถ้าประธานกรรมการและรองประธานกรรมการไม่มาประชุมหรือไม่อาจปฏิบัติหน้าที่ได้ ให้ที่ประชุมเลือกกรรมการคนหนึ่งเป็นประธานในที่ประชุม

ในการปฏิบัติหน้าที่ ถ้ามีการพิจารณาในเรื่องที่ประธานกรรมการ รองประธานกรรมการ หรือกรรมการผู้ใด มีส่วนได้เสียหรือมีผลประโยชน์ขัดแย้งไม่ว่าโดยตรงหรือโดยอ้อม ประธานกรรมการ รองประธานกรรมการ หรือกรรมการผู้นั้นไม่มีสิทธิเข้าร่วมประชุม

การวินิจฉัยชี้ขาดของที่ประชุมให้ถือเสียงข้างมาก กรรมการคนหนึ่งให้มีเสียงหนึ่งในการลงคะแนน ถ้าคะแนนเสียงเท่ากัน ให้ประธานในที่ประชุมออกเสียงเพิ่มขึ้นอีกเสียงหนึ่งเป็นเสียงชี้ขาด (ร่างมาตรา 10)

5.7 กำหนดให้คณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วมมีอำนาจแต่งตั้งคณะกรรมการเพื่อพิจารณาหรือปฏิบัติการอย่างหนึ่งอย่างใดตามที่มอบหมาย

คณะกรรมการมีอำนาจแต่งตั้งคณะกรรมการเพื่อพิจารณาหรือปฏิบัติการอย่างหนึ่งอย่างใดตามที่มอบหมายได้

ให้นำบทบัญญัติมาตรา 10 มาใช้บังคับแก่การประชุมของคณะกรรมการด้วยโดยอนุโลม (ร่างมาตรา 11)

5.8 กำหนดให้คณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วมมีอำนาจเรียกให้เจ้าหน้าที่หรือบุคคลอื่นใดมาชี้แจงหรือให้ถ้อยคำเพื่อประกอบการพิจารณาได้

ในการปฏิบัติหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้ ให้คณะกรรมการมีอำนาจเรียกให้เจ้าหน้าที่หรือบุคคลอื่นใดมาชี้แจงหรือให้ถ้อยคำ หรือให้ส่งเอกสารหรือหลักฐานเกี่ยวข้องเพื่อประกอบการพิจารณาได้ (ร่างมาตรา 12)

6. หมวด 2 การบริหารจัดการระบบตัวร่วม แบ่งเป็น 2 ส่วน ได้แก่ ส่วนที่ 1 การกำกับดูแล และส่วนที่ 2 การประกอบกิจการระบบตัวร่วม

6.1 ส่วนที่ 1 การกำกับดูแล

6.1.1 กำหนดหน้าที่และอำนาจของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

ให้สำนักงานรับผิดชอบงานธุรการของคณะกรรมการ และให้มีหน้าที่และอำนาจดังต่อไปนี้

(1) จัดทำและเสนอนโยบาย มาตรการ หรือแนวทางในการบริหารจัดการระบบตัวร่วม มาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วม และรูปแบบของบัตรชำระค่าโดยสารต่อคณะกรรมการ

(2) ศึกษาวิจัย รวบรวม และวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับการบริหารจัดการและมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วม และโครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วมเสนอต่อคณะกรรมการ

(3) ออกประกาศ ระเบียบ หรือข้อบังคับ ในเรื่องดังต่อไปนี้ โดยความเห็นชอบของคณะกรรมการ

(ก) มาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วมและรูปแบบของบัตรโดยสาร

(ข) หลักเกณฑ์ เงื่อนไข และข้อกำหนดเกี่ยวกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม

(ค) การเชื่อมต่อระบบตัวร่วมระหว่างผู้รับใบอนุญาต

(ง) การบริหารจัดการรหัสความปลอดภัยของระบบตัวร่วม

(4) กำกับดูแล ติดตาม และตรวจสอบมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วม และรูปแบบของบัตรโดยสารของผู้รับใบอนุญาต และผู้ให้บริการขนส่ง

(5) กำกับดูแล ติดตาม และประเมินผลการดำเนินงานของผู้รับใบอนุญาต และรายงานต่อคณะกรรมการ

(6) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

(7) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้หรือตามที่คณะกรรมการหรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย (ร่างมาตรา 13)

6.1.2 กำหนดให้หน่วยงานของรัฐที่มีหน้าที่รับผิดชอบอนุญาตให้เอกชนประกอบกิจการขนส่งสาธารณะในระบบตัวร่วม นำหลักเกณฑ์ เงื่อนไข และมาตรฐานทางเทคโนโลยีที่กำหนดในประกาศ ระเบียบ หรือข้อบังคับนั้นไปใช้บังคับในสัญญาสัมปทาน สัญญาร่วมงาน สัญญาร่วมลงทุน เมื่อคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วมเห็นชอบ ประกาศ ระเบียบ หรือข้อบังคับนั้นแล้ว

เมื่อได้มีประกาศ ระเบียบ หรือข้อบังคับตามมาตรา 13 (3) แล้ว ให้หน่วยงานของรัฐที่มีหน้าที่รับผิดชอบอนุญาตให้เอกชนประกอบกิจการขนส่งสาธารณะในระบบตัวร่วม นำหลักเกณฑ์ เงื่อนไข และมาตรฐานทางเทคโนโลยีที่กำหนดในประกาศ ระเบียบ หรือข้อบังคับนั้นไปใช้บังคับ โดยกำหนดไว้ในสัญญาสัมปทาน สัญญาร่วมงาน หรือสัญญาร่วมลงทุน แล้วแต่กรณี (ร่างมาตรา 14)

6.2 ส่วนที่ 2 การประกอบกิจการระบบตัวร่วม

6.2.1 ผู้ที่ประสงค์ประกอบกิจการ 3 ประเภท ได้แก่ 1. ศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง 2. การให้บริการออกบัตรชำระค่าโดยสารในระบบตัวร่วม 3. การให้บริการขนส่งผู้โดยสารในระบบตัวร่วม ต้องได้รับใบอนุญาตจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการ

ผู้ใดประสงค์จะประกอบกิจการศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง การให้บริการออกบัตรชำระค่าโดยสารในระบบตัวร่วม และการให้บริการขนส่งผู้โดยสารในระบบตัวร่วม ต้องได้รับใบอนุญาตจากรัฐมนตรีโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการ (ร่างมาตรา 15)

6.2.2 กำหนดให้การตราพระราชกฤษฎีกากำหนดให้การประกอบกิจการขนส่งสาธารณะใด เป็นกิจการที่ต้องใช้ระบบตัวร่วม ต้องได้รับใบอนุญาตตามพระราชบัญญัตินี้และต้องเป็นไปเพื่อรักษา การให้บริการระบบตัวร่วม หรือเพื่อประโยชน์ในการเสริมสร้างระบบตัวร่วม หรือเพื่อป้องกันความเสียหาย ต่อสาธารณชน

ในกรณีจำเป็นเพื่อรักษาการให้บริการระบบตัวร่วม หรือเพื่อประโยชน์ในการเสริมสร้างระบบตัวร่วม หรือเพื่อป้องกันความเสียหายต่อสาธารณชน ให้มีการตราพระราชกฤษฎีกากำหนดให้การประกอบกิจการขนส่งสาธารณะใดเป็นกิจการที่ต้องใช้ระบบตัวร่วม และต้องได้รับใบอนุญาตตามพระราชบัญญัตินี้

ก่อนเสนอให้ตราพระราชกฤษฎีกาตามวรรคหนึ่ง ต้องจัดให้มีการเจรจาและทำความเข้าใจร่วมกับผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะที่จะอยู่ภายใต้บังคับแห่งพระราชกฤษฎีกาตามวรรคหนึ่ง รวมถึงดำเนินการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนตามความเหมาะสม และนำข้อมูลที่ได้รับมาประกอบการพิจารณา (ร่างมาตรา 16)

6.2.3 กำหนดให้ใบอนุญาตประกอบกิจการระบบตัวรวมมีสามประเภทและกำหนดอายุของใบอนุญาตรวมถึง วิธีการขอ การออกและการต่ออายุใบอนุญาต

ใบอนุญาตประกอบกิจการระบบตัวรวมมีสามประเภท ดังต่อไปนี้

- (1) ใบอนุญาตประกอบกิจการศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง
- (2) ใบอนุญาตการให้บริการออกบัตรชำระค่าโดยสารในระบบตัวรวม
- (3) ใบอนุญาตการให้บริการขนส่งผู้โดยสารในระบบตัวรวม

ใบอนุญาตตามวรรคหนึ่ง ให้มีอายุสิบปีนับแต่วันที่ออกใบอนุญาต

การขออนุญาต การออกใบอนุญาต และการต่ออายุใบอนุญาต ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด (ร่างมาตรา 17)

6.2.4 กำหนดคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามของผู้ขอรับใบอนุญาต

ผู้ขอรับใบอนุญาตต้องมีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้าม ดังต่อไปนี้

(1) เป็นนิติบุคคลประเภทบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัด สหกรณ์ รัฐวิสาหกิจ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น หรือนิติบุคคลอื่นตามที่คณะกรรมการประกาศกำหนด

(2) มีทุนจดทะเบียนซึ่งชำระแล้วในแต่ละประเภทการให้บริการตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการประกาศกำหนด

(3) มีฐานะทางการเงินและการดำเนินงานที่มั่นคงที่แสดงให้เห็นว่าสามารถดำเนินธุรกิจ และให้บริการได้อย่างต่อเนื่อง และไม่มีความเสี่ยงที่อาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อผู้ใช้บริการ

(4) ไม่เคยถูกสั่งระงับการดำเนินงานทั้งหมดหรือแต่บางส่วนเป็นการชั่วคราว หรือไม่เคยถูกเพิกถอนใบอนุญาตประกอบกิจการระบบตัวรวม

(5) มีกรรมการอย่างน้อยหนึ่งคน ซึ่งมีสัญชาติไทยและมีภูมิลำเนาอยู่ในประเทศไทย

ผู้รับใบอนุญาตที่เป็นสหกรณ์ให้ได้รับการยกเว้นไม่ต้องปฏิบัติตาม (2)

ผู้รับใบอนุญาตที่เป็นรัฐวิสาหกิจหรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นให้ได้รับยกเว้นไม่ต้องปฏิบัติตาม (2) (3) และ (5)

กรณีผู้รับใบอนุญาตที่เป็นนิติบุคคลต่างประเทศ ต้องมีสำนักงานสาขาหรือตัวแทนนิติบุคคลต่างประเทศในประเทศไทย และแต่งตั้งบุคคลอย่างน้อยหนึ่งคนเป็นผู้รับผิดชอบดำเนินการแทนนิติบุคคลดังกล่าว เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานและติดต่อประสานงานกับสำนักงานในต่างประเทศ เว้นแต่ได้รับยกเว้นจากคณะกรรมการ (ร่างมาตรา 18)

ในกรณีผู้รับใบอนุญาตจะพักหรือหยุดให้บริการระบบตัวร่วม ผู้รับใบอนุญาตจะต้องแจ้งให้สำนักงานทราบล่วงหน้า ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข และระยะเวลาที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด (ร่างมาตรา 21)

6.2.8 กำหนดให้ผู้รับใบอนุญาตซึ่งประสงค์จะเลิกประกอบกิจการระบบตัวร่วมต้องได้รับความเห็นชอบจากรัฐมนตรี ซึ่งการบอกเลิกประกอบกิจการต้องจัดทำเป็นหนังสือแจ้งขอเลิกประกอบกิจการ โดยให้สำนักงานทราบล่วงหน้าตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่ผู้อำนวยการสำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรประกาศกำหนด

ผู้รับใบอนุญาตซึ่งประสงค์จะเลิกประกอบกิจการระบบตัวร่วมต้องได้รับความเห็นชอบจากรัฐมนตรี ทั้งนี้ รัฐมนตรีจะกำหนดเงื่อนไขให้ผู้ประกอบกิจการต้องปฏิบัติด้วยก็ได้

ให้ผู้รับใบอนุญาตซึ่งประสงค์จะเลิกประกอบกิจการตามวรรคหนึ่งจัดทำหนังสือแจ้งขอเลิกประกอบกิจการให้สำนักงานทราบล่วงหน้าตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่ผู้อำนวยการประกาศกำหนด เมื่อสำนักงานได้รับหนังสือแล้ว ให้สำนักงานเสนอคณะกรรมการให้ความเห็นชอบก่อนเสนอรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบ ทั้งนี้ สำนักงานมีอำนาจสั่งให้ผู้รับใบอนุญาตนั้นต้องปฏิบัติอย่างหนึ่งอย่างใด เพื่อคุ้มครองประโยชน์ของผู้ใช้บริการจนกว่าจะเลิกประกอบกิจการก็ได้ (ร่างมาตรา 22)

6.2.9 กำหนดหน้าที่ของผู้รับใบอนุญาต

ให้ผู้รับใบอนุญาตมีหน้าที่ ดังต่อไปนี้

- (1) ประกอบกิจการระบบตัวรวมให้เป็นไปตามมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวรวม
- (2) บำรุงรักษา ซ่อมแซม และแก้ไขปรับปรุงระบบตัวรวม หรือเครื่องมือที่ใช้ในการประกอบกิจการระบบตัวรวมให้ใช้งานได้โดยมีประสิทธิภาพ เป็นไปตามมาตรฐาน และให้บริการประชาชนในระบบขนส่งสาธารณะได้อย่างต่อเนื่อง
- (3) รวบรวมและประมวลผลข้อมูลการใช้บริการระบบตัวรวม ข้อมูลการเดินทาง และข้อมูลผู้ให้บริการ ตามที่สำนักงานร้องขอ เพื่อรายงานต่อสำนักงาน ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่ผู้อำนวยการประกาศกำหนด
- (4) รับเรื่องราวร้องทุกข์จากผู้ใช้บริการอันเนื่องมาจากการให้บริการระบบตัวรวม เพื่อรายงานต่อสำนักงาน
- (5) นำส่งเงินเข้ากองทุนตามมาตรา 36
- (6) ปฏิบัติหน้าที่อื่นตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้ (ร่างมาตรา 23)

6.2.10 กำหนดการดำเนินการของผู้รับใบอนุญาตประกอบกิจการศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง

ให้ผู้รับใบอนุญาตประกอบกิจการศูนย์บริหารจัดการรายได้กลางดำเนินการตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่คณะกรรมการประกาศกำหนด (ร่างมาตรา 24)

6.2.11 กำหนดให้เมื่อเกิดกรณีที่ตามที่ระบุไว้ ผู้รับใบอนุญาตประกอบกิจการศูนย์บริหารจัดการรายได้กลางที่ถูกสั่งระงับการดำเนินงานกิจการไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วนต้องแจ้งสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งจราจรทราบทันที

ในกรณีที่ผู้รับใบอนุญาตประกอบกิจการศูนย์บริหารจัดการรายได้กลางถูกสั่งระงับการดำเนินงานกิจการทั้งหมดหรือบางส่วนตามพระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอื่นและผู้รับใบอนุญาตนั้นมีการร้องขอให้ฟื้นฟูกิจการ ถูกฟ้องล้มละลาย หรือถูกศาลสั่งพิทักษ์ทรัพย์ ให้ผู้รับใบอนุญาตประกอบกิจการดังกล่าวแจ้งให้สำนักงานทราบทันที ตามวิธีการที่ผู้อำนวยการประกาศกำหนด (ร่างมาตรา 25)

6.2.12 กำหนดลักษณะอย่างใดอย่างหนึ่งของผู้รับใบอนุญาตที่ให้คณะกรรมการมีอำนาจสั่งให้ผู้รับใบอนุญาตแก้ไขหรือปฏิบัติให้ถูกต้องภายในระยะเวลาที่กำหนด

เมื่อปรากฏว่าผู้รับใบอนุญาตมีลักษณะอย่างใดอย่างหนึ่ง ดังต่อไปนี้ คณะกรรมการมีอำนาจสั่งให้ผู้รับใบอนุญาตนั้นแก้ไขหรือปฏิบัติให้ถูกต้องภายในระยะเวลาที่กำหนด เว้นแต่ปรากฏข้อเท็จจริงว่าลักษณะดังกล่าวจะก่อให้เกิดความเสียหายร้ายแรงต่อประชาชน รัฐมนตรีโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการอาจสั่งพักใช้ใบอนุญาตของผู้รับใบอนุญาตนั้นได้ทันที

(1) ขาดคุณสมบัติหรือมีลักษณะต้องห้ามตามมาตรา 18 หรือมีลักษณะต้องห้ามตามมาตรา 19

(2) ประกอบกิจการโดยทุจริตหรืออาจทำให้ประชาชนเสียหาย

(3) ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้ รวมถึงกฎกระทรวง ประกาศ หรือระเบียบที่ออกตามพระราชบัญญัตินี้ (ร่างมาตรา 26)

6.2.13 กำหนดให้คณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วมสามารถเสนอต่อรัฐมนตรีเพิกถอนใบอนุญาตของผู้รับใบอนุญาต หากปรากฏว่าผู้รับใบอนุญาตไม่ปฏิบัติตามคำสั่งรัฐมนตรีในการดำเนินการแก้ไขลักษณะอย่างหนึ่งอย่างใด เช่น การขาดคุณสมบัติหรือลักษณะต้องห้าม ประกอบกิจการโดยทุจริต ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้ เป็นต้น ภายในระยะเวลาที่กำหนดและเมื่อมีคำสั่งเพิกถอนแล้วให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งจราจรประกาศภายใน 15 วัน

ในกรณีที่รัฐมนตรีโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการมีคำสั่งให้แก้ไขหรือปฏิบัติให้ถูกต้องตามมาตรา 26 แต่ผู้รับใบอนุญาตไม่ดำเนินการภายในระยะเวลาที่กำหนด ไม่ว่าจะมียกข้อพิพาทใช้ใบอนุญาตด้วยหรือไม่ก็ตาม ให้คณะกรรมการเสนอต่อรัฐมนตรีเพื่อพิจารณามีคำสั่งเพิกถอนใบอนุญาตของผู้รับใบอนุญาต

เมื่อมีคำสั่งเพิกถอนใบอนุญาตแล้ว ให้สำนักงานประกาศการเพิกถอนใบอนุญาตภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่เพิกถอนใบอนุญาต (ร่างมาตรา 27)

6.2.14 กำหนดให้ผู้รับใบอนุญาตมีหน้าที่รับผิดชอบในการใด ๆ ที่ได้ดำเนินการไว้แล้ว ก่อนถูกสั่งพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาต

ให้ผู้รับใบอนุญาตซึ่งถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตหรือเพิกถอนใบอนุญาตยังคงมีหน้าที่รับผิดชอบในการใด ๆ ที่ได้ดำเนินการไว้แล้วก่อนถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตหรือเพิกถอนใบอนุญาต โดยมีให้เกิดผลเสียหายหรือกระทบต่อผู้ใช้บริการ (ร่างมาตรา 28)

6.2.15 กำหนดให้คณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วมมอบหมายให้หน่วยงานหรือสำนักงานเข้าดำเนินการแทนโดยจ้างพนักงานของผู้รับใบอนุญาตได้โดยให้ผู้รับใบอนุญาตเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการดำเนินการแทน ก็ต่อเมื่อผู้รับใบอนุญาตกระทำการลักษณะใดลักษณะหนึ่งตามมาตรา 26 มาตรา 27 อันเป็นเหตุที่ให้อำนาจรัฐมนตรีโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการสั่งพักใช้ใบอนุญาต

ในกรณีที่รัฐมนตรีโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการสั่งพักใช้ใบอนุญาตหรือเพิกถอนใบอนุญาตตามมาตรา 26 หรือมาตรา 27 แล้ว ให้คณะกรรมการมอบหมายให้หน่วยงานหรือสำนักงานเข้าดำเนินการแทนโดยจ้างพนักงานของผู้รับใบอนุญาตได้ โดยให้ผู้รับใบอนุญาตเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการดำเนินการแทน ทั้งนี้ ผู้รับใบอนุญาตต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายที่เกิดจากการพักใช้ใบอนุญาตหรือเพิกถอนใบอนุญาตดังกล่าวด้วย (ร่างมาตรา 29)

6.2.16 กำหนดให้ในระหว่างถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตผู้ถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตจะขอรับใบอนุญาตมิได้

ผู้ถูกพักใช้ใบอนุญาตจะขอรับใบอนุญาตใดก็ตามพระราชบัญญัตินี้ในระหว่างถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตมิได้

ผู้ถูกเพิกถอนใบอนุญาตจะขอรับใบอนุญาตได้อีกไม่ได้ จนกว่าจะพ้นหนึ่งปีนับแต่วันที่ถูกเพิกถอน

ในกรณีที่นิติบุคคลถูกเพิกถอนใบอนุญาต ให้นำความในวรรคสองมาใช้บังคับแก่กรรมการผู้จัดการ หรือบุคคลใดซึ่งรับผิดชอบในการดำเนินการของนิติบุคคลนั้น (ร่างมาตรา 30)

7. หมวด 3 อัตราค่าโดยสารร่วม

7.1 กำหนดให้คณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วมมีอำนาจกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอัตราค่าโดยสารร่วม

ให้คณะกรรมการมีอำนาจกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอัตราค่าโดยสารร่วม โดยคำนึงถึงความเปนธรรม ความเสมอภาค และไม่เป็นการเลือกปฏิบัติ และหลักเกณฑ์ดังต่อไปนี้ประกอบกัน

- (1) การบูรณาการอัตราค่าโดยสารระหว่างระบบขนส่งสาธารณะที่ต่างระบบและต่างผู้ให้บริการขนส่ง
- (2) ค่าใช้จ่ายตามปกติของการประกอบกิจการให้บริการขนส่งสาธารณะ ตามประเภทและลักษณะของการให้บริการ โดยคำนึงถึงภาวะเศรษฐกิจและดัชนีราคาผู้บริโภคทั่วไป
- (3) สิทธิของผู้โดยสารที่เป็นผู้สูงอายุ เด็ก คนพิการ หรือผู้ด้อยโอกาส
- (4) สิทธิของผู้รับใบอนุญาตตามสัญญาสัมปทาน สัญญาร่วมงาน หรือสัญญาร่วมลงทุน รวมถึงแนวทางการชดเชยและเยียวยาอย่างเป็นธรรม
- (5) การเปลี่ยนแปลงสภาพเศรษฐกิจ สังคม การลงทุน หรือเทคโนโลยี

ให้คณะกรรมการเปิดเผยสูตรหรือวิธีการที่ใช้ในการคำนวณเพื่อกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วมรวมทั้งข้อมูลค่าตัวแปรที่ใช้ในการคำนวณ ยกเว้นข้อมูลดังกล่าวเป็นความลับทางการค้าของผู้รับใบอนุญาต (ร่างมาตรา 31)

7.2 กำหนดให้อัตราค่าโดยสารร่วมต้องเป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

อัตราค่าโดยสารร่วมให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง โดยจะต้องสอดคล้องกับหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอัตราค่าโดยสารร่วมที่คณะกรรมการกำหนดตามมาตรา 31 (ร่างมาตรา 32)

7.3 กำหนดให้หน่วยงานของรัฐที่อนุญาตให้เอกชนประกอบกิจการขนส่งสาธารณะต้องนำอัตราค่าโดยสารร่วมตามที่กำหนดในกฎกระทรวงและวิธีการคำนวณอัตราค่าโดยสารร่วมตามที่คณะกรรมการนโยบายตัวร่วมกำหนดไปใช้บังคับโดยกำหนดไว้ในสัญญาสัมปทาน สัญญารวมงาน หรือสัญญารวมลงทุน

ให้หน่วยงานของรัฐที่มีหน้าที่รับผิดชอบอนุญาตให้เอกชนประกอบกิจการขนส่งสาธารณะต้องนำอัตราค่าโดยสารร่วมที่กำหนดตามมาตรา 32 ไปใช้บังคับ โดยกำหนดไว้ในสัญญาสัมปทาน สัญญารวมงาน หรือสัญญารวมลงทุน แล้วแต่กรณี (ร่างมาตรา 33)

8. หมวด 4 กองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม

8.1 กำหนดให้มีการจัดตั้งกองทุนหนึ่ง เรียกว่า “กองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม”

ให้จัดตั้งกองทุนขึ้นกองทุนหนึ่ง เรียกว่า “กองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม” ในสำนักงาน มีวัตถุประสงค์เพื่อสนับสนุนในการดำเนินงาน การพัฒนา และการส่งเสริมเกี่ยวกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม รวมทั้งให้กู้ยืมเงินแก่ภาคเอกชนที่ประกอบกิจการระบบตัวร่วม (ร่างมาตรา 34)

8.2 กองทุนต้องประกอบด้วยเงินและทรัพย์สินตามที่กำหนดไว้ เช่น เงินทุนประเดิมที่รัฐบาลจัดสรรให้ เป็นต้น

กองทุนประกอบด้วยเงินและทรัพย์สิน ดังต่อไปนี้

- (1) เงินทุนประเดิมที่รัฐบาลจัดสรรให้
- (2) เงินอุดหนุนที่รัฐบาลจัดสรรให้จากงบประมาณรายจ่ายประจำปี
- (3) คารธรรมนิยมใบอนุญาต
- (4) เงินที่ผู้รับใบอนุญาตนำส่งเข้ากองทุนตามมาตรา 36 วรรคหนึ่ง
- (5) เงินที่ผู้รับใบอนุญาตการให้บริการขนส่งผู้โดยสารในระบบตัวร่วมนำส่งเข้ากองทุนตามมาตรา 36 วรรคสอง

(6) เงินค่าปรับเป็นพินัย

(7) เงินหรือทรัพย์สินที่มีผู้บริจาคให้แกกองทุน

(8) ดอกผลของเงินหรือทรัพย์สินของกองทุน

เงินอุดหนุนตาม (2) ให้รัฐมนตรีดำเนินการขอรับการจัดสรรงบประมาณเพื่อสมทบเขากองทุนในแต่ละงบประมาณตามความจำเป็น

เงินและทรัพย์สินของกองทุนตามวรรคหนึ่ง ไม่ต้องนำส่งคลังเป็นรายได้แผ่นดิน (ร่างมาตรา 35)

8.3 กำหนดให้ผู้รับใบอนุญาตนำเงินส่งเข้ากองทุน ตามระเบียบที่คณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม กำหนดโดยอยู่ภายใต้กรอบนโยบายของคณะกรรมการระบบตัวร่วม

ให้ผู้รับใบอนุญาตนำส่งเงินเข้ากองทุน โดยเงินที่นำส่งเข้ากองทุนให้หักจากรายได้จากการประกอบกิจการระบบตัวร่วม ทั้งนี้ ตามระเบียบที่คณะกรรมการบริหารกำหนดภายใต้กรอบนโยบายของคณะกรรมการตามมาตรา 9 (5)

ให้หน่วยงานของรัฐที่มีหน้าที่รับผิดชอบอนุญาตให้เอกชนประกอบกิจการขนส่งสาธารณะ กำหนดให้มีการนำส่งเงินเข้ากองทุนตามมาตรา 35 (5) ไว้ในสัญญาสัมปทาน สัญญารวมงาน หรือสัญญารวมลงทุนแล้วแต่กรณี (ร่างมาตรา 36)

8.4 กำหนดเงินกองทุนต้องใช้จ่ายให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ตามที่กำหนดไว้

เงินกองทุนให้ใช้จ่ายเพื่อเป็นไปตามวัตถุประสงค์ของกองทุน ดังต่อไปนี้

(1) สนับสนุนการจัดตั้งหรือปรับปรุงศูนย์บริหารจัดการรายได้กลางเฉพาะส่วนที่ดำเนินการโดยสำนักงาน

(2) สนับสนุนผู้รับใบอนุญาตการให้บริการขนส่งผู้โดยสารในระบบตัวร่วม ซึ่งให้บริการขนส่งผู้โดยสารทางถนนและทางน้ำ ในการลงทุนพัฒนาระบบจัดเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติ

(3) ส่งเสริมและอุดหนุนผู้รับใบอนุญาตการให้บริการขนส่งผู้โดยสารในระบบตัวร่วมตามที่คณะกรรมการกำหนด โดยคำนึงถึงต้นทุนและค่าใช้จ่ายในการเดินทางของประชาชน และการจัดเก็บค่าโดยสารตามอัตราค่าโดยสารร่วม

(4) ให้ผู้รับใบอนุญาตกู้ยืมสำหรับดำเนินการลงทุน ปรับปรุง และพัฒนาการให้บริการระบบตัวร่วม

(5) สนับสนุนค่าใช้จ่ายในการศึกษาหรือวิจัยเพื่อพัฒนาระบบตัวร่วม

(6) เป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของกองทุน

การใช้จ่ายเงินกองทุนตาม (1) (2) (3) (4) และ (5) ให้เป็นไปตามระเบียบที่คณะกรรมการบริหารกำหนด โดยความเห็นชอบของกระทรวงการคลัง และต้องจัดให้มีการแยกบัญชีตามกิจการที่ใช้จ่ายอย่างชัดเจน ทั้งนี้ ให้คณะกรรมการบริหารรายงานผลการดำเนินงานของกองทุนให้คณะกรรมการทราบเป็นรายไตรมาส

การรับเงิน การจ่ายเงิน การเก็บรักษาเงิน และการบริหารกองทุน ให้เป็นไปตามระเบียบที่คณะกรรมการบริหารกำหนดโดยความเห็นชอบของกระทรวงการคลัง (ร่างมาตรา 37)

8.5 กำหนดให้มีคณะกรรมการบริหารกองทุนและกำหนดองค์ประกอบของคณะกรรมการดังกล่าว

ให้มีคณะกรรมการบริหารกองทุน ประกอบด้วย

(1) ปลัดกระทรวงคมนาคม เป็นประธานกรรมการ

(2) กรรมการโดยตำแหน่ง จำนวนหกคน ได้แก่ ผู้อำนวยการสำนักงบประมาณ อธิบดีกรมการขนส่งทางบก อธิบดีกรมการขนส่งทางราง อธิบดีกรมเจ้าท่า อธิบดีกรมบัญชีกลาง และอธิบดีกรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น

(3) กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ จำนวนไม่เกินสามคน ซึ่งประธานกรรมการแต่งตั้ง โดยความเห็นชอบของกระทรวงการคลัง จากผู้มีความรู้ความเชี่ยวชาญและประสบการณ์ ด้านการเงิน ด้านเศรษฐศาสตร์ ด้านการลงทุน ด้านกฎหมาย หรือด้านอื่นที่เกี่ยวข้อง

ให้ผู้อำนวยการเป็นกรรมการและเลขานุการ และให้มอบหมายข้าราชการของสำนักงาน จำนวนสองคน เป็นผู้ช่วยเลขานุการ

กรรมการตาม (3) ต้องมีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามมาตรา 6 (1) (2) (3) (4) (5) (6) (8) (10) (11) และ (12) และมีวาระการดำรงตำแหน่งคราวละสี่ปี และอาจได้รับการแต่งตั้งอีกได้ แต่จะดำรงตำแหน่งติดต่อกันเกินสองวาระมิได้

ให้นำมาตรา 10 และมาตรา 11 มาใช้บังคับแก่การประชุมของคณะกรรมการบริหาร ด้วยโดยอนุโลม (มาตรา 38)

9. หมวด 5 พนักงานเจ้าหน้าที่

กำหนดอำนาจของพนักงานเจ้าหน้าที่

ในการปฏิบัติหน้าที่ ให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจดังต่อไปนี้

(1) เข้าไปในสถานที่ประกอบกิจการ สถานที่ตั้ง หรือสถานที่ซึ่งรวบรวมหรือประมวลข้อมูลของผู้ประกอบกิจการระบบตัวร่วม ในระหว่างเวลาพระอาทิตย์ขึ้นจนถึงพระอาทิตย์ตก หรือในเวลาทำการของสถานที่นั้น เพื่อตรวจสอบกิจการ สิทธิทรัพย์ และหนี้สิน รวมทั้งเอกสารหรือหลักฐานที่เกี่ยวข้องของผู้ประกอบกิจการระบบตัวร่วม

(2) สั่งให้บุคคลใดมาชี้แจงหรือให้ถ้อยคำ หรือโหวงเอกสารหรือหลักฐานที่เกี่ยวข้องหรือจำเป็นหรือเป็นประโยชน์แก่การปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานเจ้าหน้าที่

(3) ยึดหรืออายัดเอกสารหรือหลักฐานที่เกี่ยวข้องกับการกระทำผิดตามพระราชบัญญัตินี้ เพื่อประโยชน์ในการตรวจสอบหรือการดำเนินคดี

ในการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานเจ้าหน้าที่ตามวรรคหนึ่ง ให้บุคคลที่เกี่ยวข้องอำนวยความสะดวกตามสมควร

เมื่อได้เข้าไปและทำการตรวจสอบตาม (1) แล้ว ถ้ายังดำเนินการไม่เสร็จ จะกระทำต่อไปในเวลากลางคืนหรือนอกเวลาทำการของสถานที่นั้นก็ได้ (ร่างมาตรา 39)

10. หมวด 6 มาตรการปรับเป็นพินัย

10.1 กำหนดให้กรณีผู้รับใบอนุญาตไม่ออกประกาศ ระเบียบ หรือข้อบังคับ เกี่ยวกับมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วมและรูปแบบของบัตรโดยสาร หลักเกณฑ์ เงื่อนไข และข้อกำหนดเกี่ยวกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม การเชื่อมต่อระบบตัวร่วมระหว่างผู้รับใบอนุญาต การบริหารจัดการรหัสความปลอดภัยของระบบตัวร่วม ต้องชำระค่าปรับทางพินัย

ในกรณีที่ผู้รับใบอนุญาตไม่ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในมาตรา 13 (3) ต้องชำระค่าปรับเป็นพินัยไม่เกินสองล้านบาท (ร่างมาตรา 40)

10.2 กำหนดให้ผู้ประกอบกิจการขนส่งสาธารณะซึ่งมีพระราชกฤษฎีกากำหนดให้ต้องใช้ระบบตัวร่วม และต้องได้รับใบอนุญาตตามพระราชบัญญัตินี้ ผ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกา ที่เกี่ยวกับรักษาการให้บริการตัวร่วม ประโยชน์ในการเสริมสร้างระบบตัวร่วม เพื่อป้องกันความเสียหาย ต่อสาธารณชน ต้องชำระค่าปรับเป็นพินัย

ในกรณีที่ผู้ประกอบกิจการขนส่งสาธารณะซึ่งมีพระราชกฤษฎีกากำหนดให้ต้องใช้ระบบตัวร่วม และต้องได้รับใบอนุญาตตามพระราชบัญญัตินี้ ผ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกา ตามมาตรา 16 ต้องชำระค่าปรับเป็นพินัยไม่เกินสองล้านบาท และปรับอีกไม่เกินวันละสองหมื่นบาท ตลอดเวลาที่ยังฝ่าฝืนอยู่ (ร่างมาตรา 41)

10.3 กำหนดให้กรณีผู้รับใบอนุญาตไม่ปฏิบัติตามประกาศ หลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข หรือคำสั่ง ตามที่กำหนด เช่น โอนสิทธิตามใบอนุญาตให้ผู้อื่นไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน เป็นต้นต้องชำระค่าปรับเป็นพินัย

ในกรณีที่ผู้รับใบอนุญาตไม่ปฏิบัติตามประกาศ หลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข หรือคำสั่งตามที่ กำหนดในมาตรา 20 มาตรา 21 มาตรา 22 และมาตรา 23 (1) (2) (3) และ (5) ต้องชำระค่าปรับเป็นพินัย ไม่เกินสองล้านบาท และปรับอีกไม่เกินวันละหนึ่งหมื่นบาทตลอดเวลาที่ยังมีได้ปฏิบัติให้ถูกต้อง (ร่างมาตรา 42)

10.4 กำหนดให้ผู้รับใบอนุญาตที่ไม่แก้ไขปัญหาจากการร้องทุกข์จากผู้ใช้บริการภายในระยะเวลา ที่สำนักงานกำหนดโดยไม่มีเหตุผลอันสมควร ต้องชำระค่าปรับเป็นพินัย

ในกรณีผู้รับใบอนุญาตไม่แก้ไขปัญหาจากการร้องทุกข์จากผู้ใช้บริการตามมาตรา 23 (4) ภายในระยะเวลาที่สำนักงานกำหนดโดยไม่มีเหตุผลอันสมควร ต้องชำระค่าปรับเป็นพินัยไม่เกินสามแสนบาท และปรับอีกไม่เกินวันละหนึ่งหมื่นบาทตลอดเวลาที่ยังมีได้ปฏิบัติให้ถูกต้อง (ร่างมาตรา 43)

10.5 กำหนดให้ผู้รับใบอนุญาตไม่นำส่งเงินเข้ากองทุนตามระเบียบที่คณะกรรมการบริหารกองทุน ส่งเสริมระบบตัวร่วมกำหนด ต้องชำระค่าปรับเป็นพินัย

ในกรณีผู้รับใบอนุญาตไม่นำส่งเงินเข้ากองทุนตามระเบียบที่คณะกรรมการบริหารกำหนด ตามมาตรา 36 ต้องชำระค่าปรับเป็นพินัยไม่เกินสองล้านบาทและปรับอีกไม่เกินวันละหนึ่งหมื่นบาท ตลอดเวลาที่ยังมีได้ปฏิบัติให้ถูกต้อง (ร่างมาตรา 44)

10.6 กำหนดให้ผู้รับใบอนุญาตที่ถูกคณะกรรมการสั่งพักใช้ใบอนุญาต ต้องชำระค่าปรับเป็นพินัย

ในกรณีที่คณะกรรมการสั่งพักใช้ใบอนุญาต ต้องชำระค่าปรับเป็นพินัยไม่เกินสามแสนบาท และปรับอีกไม่เกินวันละหนึ่งหมื่นบาทตลอดเวลาที่ยังมีได้ปฏิบัติให้ถูกต้อง (ร่างมาตรา 45)

10.7 กำหนดให้ค่าปรับเป็นพินัยที่ต้องชำระไม่ต้องส่งคลังเป็นรายได้แผ่นดิน

ค่าปรับเป็นพินัยตามความในหมวดนี้ไม่ต้องส่งคลังเป็นรายได้แผ่นดิน และให้นำส่งเข้ากองทุน ส่งเสริมระบบตัวร่วม (ร่างมาตรา 46)

11. หมวด 7 โทษทางอาญา

11.1 กำหนดให้ผู้ประกอบกิจการระบบตัวร่วมโดยมิได้รับใบอนุญาตต้องรับโทษทางอาญา

ผู้ใดประกอบกิจการระบบตัวร่วมโดยมิได้รับใบอนุญาตตามมาตรา 15 ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสิบปี หรือปรับตั้งแต่สองแสนบาทถึงหนึ่งล้านบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

11.2 กำหนดให้ผู้ประกอบกิจการศูนย์บริหารจัดการรายไคกลางที่ไม่ดำเนินงานให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขตามที่คณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วมกำหนดต้องรับโทษทางอาญา

ผู้ประกอบกิจการศูนย์บริหารจัดการรายไคกลางที่ไม่ดำเนินงานให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดตามมาตรา 24 ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับไม่เกินสามแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ (ร่างมาตรา 48)

11.3 กำหนดให้ผู้ประกอบกิจการศูนย์บริหารจัดการรายไคกลางไม่ดำเนินการแจ้งสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งจราจรทราบทันทีเมื่อถูกสั่งระงับการดำเนินกิจการทั้งหมดหรือบางส่วนตามพระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอื่นและผู้รับใบอนุญาตนั้นมีการร้องขอให้ฟื้นฟูกิจการ ถูกฟ้องล้มละลาย หรือถูกศาลสั่งพิทักษ์ทรัพย์ต้องรับโทษทางอาญา

ผู้ประกอบกิจการศูนย์บริหารจัดการรายไคกลางที่ไม่ปฏิบัติตามมาตรา 25 ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสิบปี หรือปรับไม่เกินหนึ่งล้านบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ (ร่างมาตรา 49)

11.4 กำหนดให้ผู้ใดรู้ว่ามีหรือจะมีคำสั่งพิทักษ์ทรัพย์ของผู้ประกอบกิจการศูนย์บริหารจัดการรายไคกลางแล้ว โดยทุจริต ยักยอก ซุกซ่อน รับ หรือจัดการเงินรับล่วงหน้าจากผู้ประกอบกิจการดังกล่าวได้รับไว้ ต้องรับโทษทางอาญา

ผู้ใดรู้ว่ามีหรือจะมีคำสั่งพิทักษ์ทรัพย์ของผู้ประกอบกิจการศูนย์บริหารจัดการรายไคกลางแล้ว โดยทุจริต ยักยอก ซุกซ่อน รับ หรือจัดการเงินรับล่วงหน้าจากผู้ประกอบกิจการดังกล่าวได้รับไว้ ต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่หนึ่งปีถึงห้าปี หรือปรับตั้งแต่หนึ่งล้านบาทถึงห้าล้านบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ (ร่างมาตรา 50)

11.5 กำหนดให้การกระทำความผิดของนิติบุคคลที่เกิดจากการสั่งการหรือการกระทำของกรรมการ หรือผู้จัดการ หรือบุคคลใดซึ่งรับผิดชอบในการดำเนินงานของนิติบุคคลนั้นต้องรับโทษตามที่บัญญัติไว้สำหรับความผิดนั้น ๆ ด้วย

ในกรณีที่ผู้กระทำความผิดเป็นนิติบุคคล ถ้าการกระทำความผิดของนิติบุคคลนั้นเกิดจากการสั่งการ หรือการกระทำของกรรมการ หรือผู้จัดการ หรือบุคคลใดซึ่งรับผิดชอบในการดำเนินงานของนิติบุคคลนั้น หรือในกรณีที่บุคคลดังกล่าวมีหน้าที่ต้องสั่งการหรือกระทำการและละเว้นไม่สั่งการหรือกระทำการจนเป็นเหตุให้นิติบุคคลนั้นกระทำความผิด ผู้นั้นต้องรับโทษตามที่บัญญัติไว้สำหรับความผิดนั้น ๆ ด้วย (ร่างมาตรา 51)

12. กำหนดบทเฉพาะกาล

12.1 กำหนดให้วาระเริ่มแรก คณะกรรมการนโยบายตัวร่วม ประกอบด้วย รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานกรรมการ ปลัดกระทรวงคมนาคม เป็นรองประธานกรรมการ กรรมการโดยตำแหน่ง จำนวนสิบเอ็ดคน และให้รัฐมนตรีแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ จำนวนไม่เกินสามคน ให้แล้วเสร็จภายในหนึ่งร้อยแปดสิบวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ

ในวาระเริ่มแรก ให้คณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม ประกอบด้วย ประธานกรรมการและกรรมการตามมาตรา 5 (1) (2) และ (3) และให้ผู้อำนวยการเป็นกรรมการและเลขานุการ กับให้ผู้อำนวยการแต่งตั้งข้าราชการของสำนักงานจำนวนไม่เกินสองคนเป็นผู้ช่วยเลขานุการ และให้รัฐมนตรีแต่งตั้งกรรมการตามมาตรา 5 (4) ให้แล้วเสร็จภายในหนึ่งร้อยแปดสิบวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ (ร่างมาตรา 52)

12.2 กำหนดให้ดำเนินการออกกฎกระทรวง ประกาศ และระเบียบตามพระราชบัญญัตินี้ ให้แล้วเสร็จภายในหนึ่งร้อยแปดสิบวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ

ให้ดำเนินการออกกฎกระทรวง ประกาศ และระเบียบตามพระราชบัญญัตินี้ ให้แล้วเสร็จภายในหนึ่งร้อยแปดสิบวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ หากไม่สามารถดำเนินการได้ ให้รัฐมนตรีรายงานเหตุผลที่ไม่อาจดำเนินการได้ต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบ (ร่างมาตรา 53)

12.3 กำหนดให้รัฐมนตรีกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วมในกฎกระทรวง ซึ่งการกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วม หากส่งผลกระทบต่อสัญญาสัมปทาน สัญญาร่วมงาน หรือสัญญาร่วมลงทุน ให้หน่วยงานรัฐคู่สัญญาดำเนินการเจรจาแก้ไขสัญญาให้สอดคล้องกับอัตราค่าโดยสารร่วมที่รัฐมนตรีกำหนดภายใน 1 ปี นับแต่วันที่กฎกระทรวงประกาศกำหนดและรายงานความคืบหน้าต่อรัฐมนตรีเจ้าสังกัดทุก 60 วัน นับแต่วันที่กฎกระทรวงดังกล่าวใช้บังคับ

เมื่อรัฐมนตรีได้ออกกฎกระทรวงกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วมตามมาตรา 32 แล้ว ในกรณีที่อัตราค่าโดยสารร่วมดังกล่าวจะกระทบต่อสัญญาสัมปทาน สัญญาร่วมงาน หรือสัญญาร่วมลงทุน แล้วแต่กรณี ให้หน่วยงานของรัฐที่เป็นคู่สัญญากับเอกชนดำเนินการเจรจาเพื่อแก้ไขสัญญาสัมปทาน สัญญาร่วมงาน หรือสัญญาร่วมลงทุน แล้วแต่กรณี ให้สอดคล้องกับอัตราค่าโดยสารร่วมที่รัฐมนตรีกำหนด โดยให้ดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในหนึ่งปีนับแต่วันที่กฎกระทรวงประกาศกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วมใช้บังคับ ทั้งนี้ ให้หน่วยงานของรัฐที่เป็นคู่สัญญากับเอกชนรายงานต่อรัฐมนตรีเจ้าสังกัดเพื่อให้รัฐมนตรีเจ้าสังกัดรายงานความคืบหน้าของการเจรจาเพื่อแก้ไขสัญญาสัมปทาน สัญญาร่วมงาน หรือสัญญาร่วมลงทุน แล้วแต่กรณี ต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบทุกหกสิบวันนับตั้งแต่วันที่กฎกระทรวงดังกล่าวใช้บังคับ (ร่างมาตรา 54)

ส่วนที่ 2

บทวิเคราะห์

ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. เป็นร่างที่ช่วยพัฒนาระบบขนส่งให้ครอบคลุมทุกระบบขนส่งเพื่อสนับสนุนเครือข่ายขนส่งทั่วประเทศให้สมบูรณ์ยิ่งขึ้นโดยใช้บัตรโดยสารใบเดียวเดินทางได้ทุกระบบขนส่งสาธารณะ โดยร่างดังกล่าวแบ่งออกเป็น 8 หมวด จำนวน 54 มาตรา ประกอบด้วย หมวด 1 คณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม หมวด 2 การบริหารจัดการระบบตัวร่วม หมวด 3 อัตราค่าโดยสารร่วม หมวด 4 กองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม หมวด 5 พนักงานเจ้าหน้าที่ หมวด 6 มาตรการปรับเป็นพินัย หมวด 7 โทษทางอาญา บทเฉพาะกาล ซึ่งร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. มีประเด็นที่น่าสนใจ ดังนี้

1. คณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม

คณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วมในร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. มีบทบาทสำคัญในการกำกับดูแล วางแผน และประสานงานเพื่อให้การบริหารจัดการระบบตัวร่วมเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ โดยองค์ประกอบของคณะกรรมการมีที่มาจากหลายภาคส่วนที่เกี่ยวข้องกับระบบขนส่ง เช่น 1) ประธานกรรมการและรองประธาน ส่วนใหญ่เป็นผู้บริหารระดับสูงของหน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก (รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นประธาน ปลัดกระทรวงเป็นรองประธาน) 2) กรรมการโดยตำแหน่ง ส่วนใหญ่เป็นผู้แทนหน่วยงานราชการ (ปลัดกระทรวงการคลัง เกี่ยวข้องกับการดูแลรายได้ในคลัง ผู้อำนวยการสำนักงานงบประมาณ เกี่ยวข้องการบริหารงบประมาณ) 3) กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ รัฐมนตรีแต่งตั้งจากผู้มีความรู้ความสามารถ ซึ่งอาจเชิญผู้ทรงคุณวุฒิด้านเทคโนโลยี การขนส่ง และการจัดการธุรกิจเข้าร่วมเป็นกรรมการ 4) เลขาธิการ เป็นผู้ทำหน้าที่สนับสนุนงานด้านเอกสารและการประสานงานของคณะกรรมการ เป็นต้น จากองค์ประกอบข้างต้น ส่งผลให้มีผู้เชี่ยวชาญด้านเทคโนโลยีระบบขนส่งเข้ามามีส่วนร่วมในการกำหนดทิศทางนโยบายทำให้เป็นประโยชน์ต่อการตัดสินใจในการดำเนินการด้านต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม

สภาพปัญหาที่อาจเกิดขึ้นของระบบกรรมการในร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. คือ องค์ประกอบที่มีผู้แทนจากหลายหน่วยงานมาเป็นกรรมการ โดยการประชุมจะมีการเชิญตัวแทนจากหลายกระทรวงและกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิมาเข้าร่วมประชุม ซึ่งการประชุมแต่ละครั้งโดยเฉพาะเรื่องที่มีความสำคัญและมีความซับซ้อนอาจก่อให้เกิดความขัดแย้ง เนื่องจากความคิดเห็นที่แตกต่างกันทำให้การประชุมเพื่อพิจารณาเรื่องใดเรื่องหนึ่งใช้เวลานาน ก่อให้เกิดความล่าช้าในการลงมติเรื่องที่พิจารณา ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินงานในการพิจารณาเป็นไปด้วยความรวดเร็ว ควรมีการสร้างความสะดวกสำหรับการพิจารณา เช่น การกำหนดเวลาในการพิจารณาเรื่องใดเรื่องหนึ่งให้พิจารณาได้ไม่เกินกี่ครั้ง เป็นต้น

นอกจากนี้ คณะกรรมการมีหน้าที่กำหนดนโยบายและกำกับการดำเนินงาน การประชุมของคณะกรรมการ ต้องมีการประชุมและตัดสินใจในเรื่องที่สำคัญ การประชุมแต่ละครั้งของคณะกรรมการต้องมีระบบที่สามารถตรวจสอบได้ ซึ่งการตรวจสอบการประชุมควรมีการเผยแพร่บันทึกการประชุมต่อสาธารณะในแต่ละครั้งที่มีการประชุม เพื่อให้ทราบว่าการประชุมแต่ละครั้งมีมติให้ดำเนินการในเรื่องนั้น ๆ อย่างไร

2. การกำกับดูแล

คณะกรรมการมีหน้าที่กำหนดนโยบายและกำกับการดำเนินงาน ส่วนการปฏิบัติมีหน่วยงานที่รับผิดชอบ กำกับดูแลการดำเนินงานระบบตัวร่วมโดยตรง ทำให้มั่นใจได้ว่าระบบจะปฏิบัติตามมาตรฐานและนโยบายของรัฐ โดยหลักการสำคัญในการกำกับดูแลกำหนดในมาตรา 14 ซึ่งกำหนดให้ หน่วยงานของรัฐที่มีหน้าที่อนุญาต ให้เอกชนดำเนินกิจการขนส่งสาธารณะ ต้องนำหลักเกณฑ์ เงื่อนไข และมาตรฐานทางเทคโนโลยี ที่กำหนดไว้ในประกาศ ระเบียบ หรือข้อบังคับที่ออกตามมาตรา 13 (3) ไปใช้ โดยระบุเป็นเงื่อนไขในสัญญาสัมปทาน สัญญาร่วมงาน หรือสัญญาร่วมลงทุน

หลักกฎหมายดังกล่าววางหลักการบังคับใช้ให้เป็นมาตรฐานกลาง เพื่อให้ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องในระบบตัวร่วม ใช้มาตรฐานเดียวกัน ทั้งในด้านเทคโนโลยีและการดำเนินงานลดความซ้ำซ้อนและปัญหาในการบูรณาการระบบของผู้ให้บริการขนส่งหลายราย

การดำเนินการตามหลักกฎหมายดังกล่าวโดยการกำหนดในสัญญา ดังนี้

1. สัญญาสัมปทาน : ใช้เมื่อรัฐอนุญาตให้เอกชนดำเนินการขนส่งสาธารณะเป็นการเฉพาะ โดยระบุเงื่อนไขด้านเทคโนโลยี เช่น ระบบตัวที่รองรับมาตรฐานกลาง เป็นต้น
2. สัญญาร่วมงาน : ใช้ในกรณีที่หน่วยงานรัฐทำงานร่วมกับเอกชน โดยต้องกำหนดความร่วมมือด้านการจัดการระบบตัวร่วม
3. สัญญาร่วมลงทุน : ใช้ในโครงการที่รัฐและเอกชนลงทุนร่วมกัน เช่น โครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องกับระบบตัวร่วม เป็นต้น

สภาพปัญหาของการดำเนินการ คือ การทำให้เอกชนทุกฝ่ายปรับตัวและดำเนินงานตามมาตรฐานที่กำหนด หากมาตรฐานที่กำหนดไว้ไม่เหมาะสมกับการดำเนินงานของภาคเอกชน ภาคเอกชนอาจไม่ยอมปฏิบัติ ทำให้เกิดความล่าช้าในโครงการ อีกทั้งยังมีปัญหาในเงื่อนไขของสัญญาหากกำหนดเงื่อนไขที่ไม่ชัดเจน หรือตีความในสัญญาได้หลายนัย อาจนำไปสู่ข้อพิพาทระหว่างหน่วยงานของรัฐและเอกชนในอนาคตได้ ดังนั้น เพื่อเป็นการแก้ปัญหาดังกล่าว ควรมีการกำหนดมาตรฐานที่สามารถปรับเปลี่ยนได้ตามความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีหรือรับฟังความคิดเห็นจากผู้ให้บริการเอกชนก่อนออกระเบียบหรือข้อบังคับ ส่วนเงื่อนไขในสัญญาที่ไม่ชัดเจนควรจะออกคู่มือหรือแนวทางปฏิบัติที่ชัดเจนสำหรับหน่วยงานของรัฐและเอกชน เพื่อความเข้าใจตรงกันเกี่ยวกับข้อกำหนดในสัญญา

3. การประกอบกิจการตัวร่วม

การประกอบกิจการตัวร่วมมีวัตถุประสงค์ของกฎหมายในการกำกับดูแลการให้บริการระบบตัวร่วม โดยการประกอบกิจการในระบบตัวร่วมต้องมีใบอนุญาตจากรัฐมนตรี เพื่อให้มีความมั่นใจว่าเฉพาะผู้ที่มีคุณสมบัติเหมาะสมและปฏิบัติตามกฎระเบียบเท่านั้นที่จะดำเนินกิจการได้ อีกทั้งยังมีการคุ้มครองผลประโยชน์สาธารณะโดยให้อำนาจในการออกพระราชกฤษฎีกาบังคับให้บริการขนส่งสาธารณะต้องใช้ระบบตัวร่วม โดยกระบวนการนี้ต้องรับฟังความคิดเห็นจากผู้เกี่ยวข้องอย่างเหมาะสม

โครงสร้างของใบอนุญาต มี 3 ประเภท ได้แก่ 1) การบริหารจัดการรายได้กลาง 2) การออกบัตรชำระค่าโดยสาร 3) การให้บริการขนส่งผู้โดยสาร ทั้งนี้ ใบอนุญาตมีอายุ 10 ปี และการออกหรือต่ออายุใบอนุญาตต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด

คุณสมบัติและลักษณะต้องห้ามของผู้รับใบอนุญาตกำหนดเงื่อนไขที่ชัดเจน เช่น ต้องเป็นนิติบุคคล ที่ฐานะทางการเงินที่มั่นคง เป็นต้น

หน้าที่ของผู้รับใบอนุญาต 1. การให้บริการต่อเนื่องโดยกำหนดให้ผู้รับใบอนุญาตต้องให้บริการอย่างไม่หยุดชะงักและหากมีเหตุฉุกเฉินต้องแก้ไขอย่างรวดเร็ว 2. มาตรฐานทางเทคโนโลยีผู้รับใบอนุญาตต้องปฏิบัติตามมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วม และดูแลรักษาระบบให้มีประสิทธิภาพ

การควบคุมและบทลงโทษโดยการการระงับหรือเพิกถอนใบอนุญาตซึ่งกฎหมายให้อำนาจรัฐมนตรีและคณะกรรมการในการสั่งพักหรือเพิกถอนใบอนุญาต หากพบว่าผู้รับใบอนุญาตกระทำผิด เช่น ขาดคุณสมบัติหรือมีลักษณะต้องห้าม เป็นต้น โดยการพักหรือเพิกถอนใบอนุญาตต้องมีมาตรการป้องกันผลกระทบต่อผู้ใช้บริการ เช่น การมอบหมายให้หน่วยงานอื่นดำเนินการแทน เป็นต้น ทั้งนี้ ผู้ที่ถูกเพิกถอนใบอนุญาตต้องรอน้อย 1 ปีจึงจะขอรับใบอนุญาตใหม่ได้

จากที่กล่าวมาทั้งหมด กฎหมายมีความละเอียดและครอบคลุมทุกด้านของการประกอบกิจการระบบตัวร่วม โดยเน้นการมีมาตรฐานและการป้องกันผลกระทบต่อประชาชน อย่างไรก็ตาม การประกอบกิจการตัวร่วมยังมีประเด็นที่น่ากังวล คือ การกำหนดเงื่อนไขบางประการ เช่น การลงทุนทางเทคโนโลยีอาจเพิ่มภาระให้กับผู้ประกอบการรายย่อย ดังนั้น ควรส่งเสริมความร่วมมือระหว่างผู้ให้บริการระบบตัวร่วมและผู้ให้บริการขนส่งสาธารณะรายย่อยอื่น เพื่อเป็นการแบ่งเบาการลงทุนทางเทคโนโลยี และเพิ่มประสิทธิภาพของผู้ประกอบการรายย่อยต่อไป

4. กองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม

4.1 การจัดตั้งกองทุน

การจัดตั้งกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วมในสำนักงานมีหลักการ เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานพัฒนา และส่งเสริมระบบตัวร่วมให้กู้ยืมเงินแก่ภาคเอกชนที่ดำเนินกิจการในระบบตัวร่วม โดยกองทุนดังกล่าวเป็นเครื่องมือสำคัญที่ช่วยสนับสนุนให้ภาคเอกชนสามารถเข้าร่วมดำเนินกิจการได้โดยเฉพาะในรูปแบบเงินกู้ยืม อีกทั้งการกำหนดวัตถุประสงค์ชัดเจนสามารถช่วยให้การจัดสรรงบประมาณและทรัพยากรได้อย่างมีประสิทธิภาพ

4.2 แหล่งเงินทุน

โครงสร้างแหล่งเงินทุน เงินทุนมาจากหลายแหล่ง เช่น รัฐบาล (เงินประเดิม เงินอุดหนุน) ค่าธรรมเนียม เงินค่าปรับเป็นพินัย เงินบริจาค และดอกผลจากทรัพย์สิน ซึ่งเงินดังกล่าวไม่ต้องนำส่งคลัง ทำให้กองทุนมีความยืดหยุ่นในการบริหารเงินทุน อย่างไรก็ตาม มีข้อสังเกตว่าแหล่งเงินทุนจากค่าปรับหรือค่าธรรมเนียมอาจมีความไม่แน่นอน

4.3 การนำส่งเงินเข้ากองทุน

ผู้รับใบอนุญาตต้องนำส่งเงินเข้ากองทุน โดยหักจากรายได้ของกิจการ หน่วยงานรัฐต้องกำหนดการนำส่งเงินเข้ากองทุนในสัญญาสัมปทานหรือสัญญาร่วมลงทุน อย่างไรก็ตาม การกำหนดอัตราหรือวิธีการหักรายได้อาจส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการในด้านต้นทุนและผลกำไรหากอัตราการหักไม่สอดคล้องกับรายได้และอาจเป็นภาระเกินควร ดังนั้น เพื่อให้ไม่เป็นภาระเกินควรแก่ผู้รับใบอนุญาต ควรศึกษาผลกระทบทางเศรษฐกิจจากการหักรายได้แล้วดำเนินการกำหนดอัตราที่สมเหตุสมผล โดยคำนึงถึงสถานะทางเศรษฐกิจ

4.5 การใช้จ่ายเงินกองทุน

เงินกองทุนสามารถใช้จ่ายได้ในด้านต่าง ๆ เช่น การสนับสนุนศูนย์บริหารจัดการ การพัฒนาระบบจัดเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติ ค่าใช้จ่ายวิจัย และการดำเนินงานของกองทุน โดยการใช้จ่ายเงินครอบคลุมทั้งการสนับสนุนโครงสร้างพื้นฐานและการวิจัยพัฒนา นอกจากนี้ การจ่ายเงิน การเก็บรักษาเงิน การบริหารกองทุนให้เป็นไปตามระเบียบที่คณะกรรมการกำหนดโดยความเห็นชอบของกระทรวงการคลัง ซึ่งกำหนดให้มีระเบียบและการรายงานผลเป็นการส่งเสริมการใช้งบประมาณให้มีความโปร่งใส

4.6 คณะกรรมการบริหารกองทุน

โครงสร้างคณะกรรมการ มีประธานกรรมการจากปลัดกระทรวงคมนาคม กรรมการโดยตำแหน่ง 6 คน และกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิไม่เกิน 3 คน โดยโครงสร้างรวมตัวแทนจากหน่วยงานสำคัญหลายฝ่าย เช่น การเงิน การคมนาคม และการปกครองท้องถิ่น อย่างไรก็ตาม การดำรงตำแหน่งติดต่อกัน 2 วาระอาจลดโอกาสในการนำแนวคิดใหม่ ๆ เข้ามาพัฒนาการบริหารกองทุน

5. ปัญหา/อุปสรรคในการดำเนินการระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล¹

ปัจจุบันปริมาณการเดินทางในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น โดยเฉพาะการเดินทางด้วยยานพาหนะส่วนบุคคล เช่น รถยนต์ส่วนบุคคลหรือรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล เป็นต้น ส่งผลทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด ปัญหามลภาวะทางอากาศ และปัญหาอุบัติเหตุบนท้องถนนเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ จากการศึกษาและแก้ไขปัญหารถรับจ้างสาธารณะของคณะกรรมการการคมนาคมสภาผู้แทนราษฎร สามารถสรุปปัญหาที่เกี่ยวข้องจากการดำเนินการระบบขนส่งสาธารณะ ดังนี้

¹ กระทรวงคมนาคม สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร. (มีนาคม 2567). **แผนปฏิบัติการด้านการขับเคลื่อนและส่งเสริมการเดินทางด้านระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พ.ศ. 2566-2570**. สืบค้น 13 มกราคม 2568 จาก https://www.otp.go.th/uploads/tiny_uploads/PDF/2567-06/แผนปฏิบัติการด้านการขับเคลื่อนและส่งเสริม.pdf

5.1 ปัญหาการบริหารจัดการระบบขนส่งสาธารณะในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล

1) ด้านการบูรณาการของหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่จัดทำระบบการขนส่งสาธารณะ ได้แก่

(1) การบูรณาการโครงข่ายระบบการขนส่งสาธารณะทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล มีการจัดทำระบบการขนส่งสาธารณะในหลายรูปแบบการขนส่ง ทั้งการขนส่งทางราง ทางถนน ทางน้ำ โดยมีหน่วยงานที่รับผิดชอบหลายหน่วยงาน การทำงานขาดการบูรณาการ ทั้งการวางแผนและการดำเนินการ ส่งผลทำให้การจัดทำระบบขนส่งสาธารณะไม่สนับสนุนหรือส่งเสริมซึ่งกันและกันได้อย่างมีประสิทธิภาพ เช่น ระบบขนส่งสาธารณะทางราง มีหน่วยงานรับผิดชอบ คือ รฟท. รฟม. และ กทม. การบริหารจัดการและการดำเนินงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับการจัดทำระบบขนส่งสาธารณะ มีแนวทางแตกต่างกันขึ้นกับนโยบายของผู้บริหาร เป็นต้น

(2) การเลือกระบบการขนส่งสาธารณะที่เหมาะสมในแต่ละเส้นทาง ซึ่งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะต้องจัดระบบขนส่งสาธารณะมารองรับการเดินทางเพื่อให้เกิดการเชื่อมโยงและสามารถรองรับการเดินทางได้ทุกรูปแบบการขนส่ง ทั้งนี้ การเลือกระบบการขนส่งสาธารณะที่เหมาะสมจะสัมพันธ์กับงบประมาณและวิธีการลงทุน เพื่อให้เกิดการเชื่อมต่อกับระบบขนส่งหลักและระบบขนส่งรองให้มีประสิทธิภาพซึ่งส่งผลต่ออัตราค่าโดยสารและค่าครองชีพของประชาชน

(3) การกำหนดเส้นทางรถโดยสารสาธารณะ ซึ่งเส้นทางรถโดยสารประจำทางระหว่างกรุงเทพมหานครและปริมณฑล บางเส้นทางมีความต่อเนื่องกันจากกรุงเทพมหานครไปสู่ปริมณฑล ทั้งนี้ การกำหนดเส้นทางในกรุงเทพมหานครจะอยู่ในความรับผิดชอบของคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง แต่ในจังหวัดอื่น ๆ จะอยู่ในความรับผิดชอบของคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกประจำจังหวัด ซึ่งเป็นคณะกรรมการคนละชุดกัน

2) ด้านอัตราค่าโดยสารแพง

(1) การจัดเก็บค่าแรกเข้าในแต่ละเส้นทางของรถไฟฟ้าที่เข้าซ้อน ปัจจุบันระบบขนส่งมวลชนทางรางมีการลงทุนจากหลายหน่วยงานและมีเงื่อนไขการลงทุนโครงการที่แตกต่างกัน ส่งผลถึงการกำหนดเงื่อนไขสัญญาสัมปทานเกี่ยวกับค่าแรกเข้าของแต่ละโครงการแตกต่างกัน ซึ่งการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าข้ามสายจะต้องเสียค่าแรกเข้าซ้ำซ้อน ทำให้ต้องเสียเงินค่าโดยสารต่อเที่ยวสูงเกินจำเป็น

(2) การดำเนินการเกี่ยวกับค่าโดยสารร่วมและระบบตั๋วร่วม การเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างโหมดในการเดินทางแต่ละครั้งที่จะต้องใช้การเดินทางข้ามโหมดการขนส่ง ซึ่งในแต่ละโหมดหรือระบบการขนส่งไม่มีการจัดทำระบบการเรียกเก็บอัตราค่าโดยสารที่เป็นระบบเดียวกัน (ตั๋วร่วม) ทำให้ประชาชนผู้ใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะ ต้องชำระค่าโดยสารแยกกันในแต่ละระบบ ซึ่งเป็นการเสียหลายครั้งและซ้ำซ้อนกันในแต่ละระบบหรือระบบเดียวกัน กระทั่งกับภาระค่าครองชีพที่เพิ่มขึ้น ดังนั้น การจัดให้มีระบบตั๋วร่วมจึงเป็นเครื่องมือหนึ่งที่จะนำมาแก้ไขปัญหาราคาโดยสารแพงที่เกิดขึ้นจากการเดินทางของประชาชนด้วยระบบขนส่งสาธารณะและเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพการเชื่อมต่อได้ รวมทั้งระบบตั๋วร่วมจะเป็นวิธีการอำนวยความสะดวกในการชำระราคาค่าโดยสารของประชาชน เพื่อให้อัตราค่าโดยสารการเดินทางของประชาชนในแต่ละครั้งมีความเหมาะสม

(3) ประเด็นความซ้ำซ้อนและประสิทธิภาพการเชื่อมต่อของเส้นทางรถโดยสารสาธารณะ จากการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมขนส่งของกรุงเทพมหานครและปริมณฑลที่เพิ่มมากขึ้น การขยายตัวและความเจริญของเมืองมีการเปลี่ยนแปลงไป ทำให้เส้นทางรถโดยสารสาธารณะแต่ละประเภทที่กำหนดและอนุญาตให้เดินรถให้บริการอยู่เดิม ไม่สอดคล้องกับสภาพของการเจริญเติบโตของเมืองและไม่สามารถตอบสนองความต้องการของประชาชนที่เปลี่ยนแปลงไป เส้นทางรถโดยสารประจำทางจึงมีความทับซ้อนกันในบางเส้นทาง ก่อให้เกิดปัญหาการจราจรและปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็ก (PM 2.5) จากปัญหาความซ้ำซ้อนของเส้นทางรถโดยสารสาธารณะ จึงมีผลกระทบต่อประสิทธิภาพการเชื่อมต่อของเส้นทางรถโดยสารให้บริการของรถโดยสารแต่ละประเภท รวมทั้งการเชื่อมต่อกับโหมดอื่น

(4) ประเด็นการควบคุมคุณภาพการบริการของรถรับจ้างสาธารณะ

(4.1) รถจักรยานยนต์รับจ้างสาธารณะ กรมการขนส่งทางบกมีหน้าที่รับผิดชอบจดทะเบียนรถจักรยานยนต์รับจ้างสาธารณะ โดยขั้นตอนการขออนุญาต ผู้ขออนุญาตต้องมีคุณสมบัติตามที่กฎหมายกำหนด เพื่อเสนอให้คณะกรรมการพิจารณาอนุญาต ซึ่งสภาพปัญหาที่ต้องเผชิญในปัจจุบัน จะพบภายหลังที่ได้รับอนุญาตแล้ว โดยส่วนใหญ่จะไม่ปฏิบัติตามที่กฎหมายกำหนด เช่น ผู้ได้รับอนุญาตไม่ขับขี่ด้วยตนเอง ทำเลื้อยวินผิดกฎหมาย นำรถที่ไม่ได้รับอนุญาตมาใช้ขับขี่ เป็นต้น โดยการควบคุมผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างสาธารณะจะมีการควบคุมคุณภาพการให้บริการกันเอง ซึ่งแม้จะมีตัวแทน หรือ หัวหน้าวินเป็นผู้ควบคุม แต่ส่วนใหญ่จะมีปัญหาในทางปฏิบัติ เนื่องจากหัวหน้าวินบางแห่งเป็นผู้ที่ไม่ได้รับอนุญาตมาขับขี่ให้บริการ หรือ นำรถที่ไม่ได้ขออนุญาตไว้มาให้บริการ กรณีการขอเพิ่มจำนวนรถจักรยานยนต์รับจ้างสาธารณะในแต่ละพื้นที่ จะเริ่มจากเสนอคำขอจัดตั้งสถานที่ตั้งวินต่อคณะกรรมการพิจารณาอนุญาต ส่วนการตรวจสอบควบคุมคุณภาพการให้บริการจะดำเนินการภายหลังจากได้รับอนุญาตแล้ว ผู้ตรวจการของกรมการขนส่งทางบก และเจ้าหน้าที่ตำรวจของสถานีตำรวจในแต่ละท้องที่เป็นคณะกรรมการ มีอำนาจ หน้าที่ตามกฎหมายที่สามารถเข้าควบคุมตรวจสอบได้

(4.2) รถยนต์ส่วนบุคคลรับจ้างสาธารณะ ปัญหาการควบคุมคุณภาพการให้บริการของรถรับจ้างสาธารณะประเภทรถแท็กซี่เกิดขึ้นจากหลักเกณฑ์ที่ไม่เคร่งครัด เช่น การขับรถแท็กซี่ ผู้ที่มีใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะทุกคนสามารถเช่ารถจากอู่นำมาขับเพื่อให้บริการได้ จึงส่งผลกระทบต่อคุณภาพการให้บริการ ทั้งนี้ หากภาครัฐเพิ่มเติมหลักเกณฑ์อื่น ๆ นอกจากต้องมีใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะก็จะเป็นการจำกัดสิทธิการประกอบอาชีพ ดังนั้น จึงต้องหามาตรการที่สมดุลเพื่อรักษาคุณภาพการให้บริการที่ดี ส่วนการพัฒนาคุณภาพหรือการรักษาคุณภาพการให้บริการรถแท็กซี่ โดยหลักการต้องการนิติบุคคลที่มีความรับผิดชอบในการให้บริการ แต่เอกชนที่มีศักยภาพจะมาประกอบกิจการได้มีน้อยมาก ประกอบกับอัตราค่าโดยสารที่กำหนดไว้ต่ำเกินไปไม่คุ้มค่ากับการลงทุน จึงทำให้ผู้ประกอบการรถแท็กซี่ในปัจจุบันเป็นบุคคลธรรมดาที่เช่ารถของอู่มาให้บริการกับประชาชน ทำให้การพัฒนาคุณภาพหรือรักษาระดับการให้บริการเป็นไปได้ยาก

(4.3) รถตู้โดยสารสาธารณะ ปัญหาการบริการรถตู้โดยสารสาธารณะที่ไม่ได้รับอนุญาต และได้ขยายเพิ่มมากขึ้นจนกลายเป็นปัญหาอยู่ในปัจจุบัน ทำให้ผู้โดยสารใช้บริการรถตู้มีความเสี่ยงในด้านความปลอดภัย เนื่องจากปัจจุบันอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดจากรถตู้โดยสารสาธารณะมีจำนวนเพิ่มมากขึ้น เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง โดยสาเหตุส่วนใหญ่ พบว่า มาจากคน รถ และถนน รวมทั้งสิ่งแวดล้อมอื่น ๆ แต่ปัจจัยหลักสองอันดับแรก ได้แก่ 1) คน ซึ่งเป็นปัญหาจากพฤติกรรมที่ไม่เคารพกฎจราจรหรือการไม่ระหนักรถึงความปลอดภัยของตนเองและผู้โดยสาร 2) รถ สภาพของรถโดยสารที่มีอายุการใช้งานสูง การดัดแปลงสภาพรถและการติดตั้งอุปกรณ์ด้านความปลอดภัย

5.2) ปัญหาการปฏิบัติตามมาตรการควบคุมรถตู้โดยสารสาธารณะ

(1) การช่วยเหลือการเข้าถึงแหล่งทุนของผู้ประกอบการรถสาธารณะ ตามประกาศของคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางได้กำหนดให้รถตู้โดยสารระหว่างเมืองที่มีอายุการใช้งานครบ 10 ปี ต้องเปลี่ยนเป็นรถโดยสารขนาดเล็ก (มินิบัส) เพื่อใช้เดินรถให้บริการทดแทนตามเส้นทางที่ได้รับอนุญาต ผู้ประกอบการมีความจำเป็นต้องมีการลงทุนจัดหาใหม่ การขอสินเชื่อจากสถาบันการเงินตามปกติมีอัตรา ดอกเบี้ยที่สูง ผู้ประกอบการไม่สามารถแบกรับภาระดอกเบี้ยได้ประกอบกับผู้ประกอบการบางรายมักจะไม่ได้ อนุมัติสินเชื่อจากสถาบันการเงินเพราะไม่มีหลักประกันเพียงพอ

(2) การช่วยเหลือด้านต้นทุนการให้บริการ การปฏิบัติตามประกาศของคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง ในการลงทุนระยะแรกต้องรับภาระค่าใช้จ่ายหลายด้าน ได้แก่ ภาระการผ่อนชำระราคารถ ค่าบำรุงรักษา ค่าเชื้อเพลิง ค่าประกันภัย การหยุดให้บริการในช่วงการแพร่ระบาดของโรค ดังนั้น ผู้ประกอบการจึงมีข้อเรียกร้องให้ภาครัฐช่วยเหลือด้วยการลดภาระต้นทุน เช่น การอุดหนุนค่าเชื้อเพลิงอย่างยั่งยืนเป็นระบบ อัตราเรียกเก็บค่าเบี้ยประกันภัยที่มีความเหมาะสมสอดคล้องกับ สถานการณ์ปัจจุบัน เป็นต้น

6. แนวทางการกำหนดอัตราค่าโดยสาร²

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เป็นผู้รับผิดชอบในการดำเนินการจัดทำแผนการกำกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม มีสูตรโครงสร้างแบ่งค่าแรกเข้าและค่าโดยสาร เดินทางข้ามระบบระยะทางไม่เกิน 25 กิโลเมตร เพดานสูงสุดไม่เกิน 42 บาท มากกว่า 25 กิโลเมตรขึ้นไป ควบคุมไม่เกิน 65 บาท ผลการศึกษาจัดทำแผนการกำกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม โดยมีหลักการที่สำคัญประกอบด้วย

- 1) โครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วม/อัตราค่าโดยสารเดี่ยว และอัตราค่าธรรมเนียมทางการเงินในระบบตัวร่วม
- 2) แผนการลงทุนและการพัฒนาระบบตัวร่วม (การจัดหารูปแบบเงินทุนเพื่อนำมาใช้ในการชดเชยรายได้จากค่าโดยสารร่วมและสนับสนุนการดำเนินการพัฒนาระบบตัวร่วม)
- 3) แผนพัฒนาระบบฐานข้อมูลการเดินทางและค่าโดยสาร
- 4) ร่างกฎหมายในการกำกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม (ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ.)

² สนข.เร่ง พ.ร.บ.ตัวร่วมฯ ใช้ปลายปี 65 เผยสูตรค่าโดยสารร่วมคุมเพดานสูงสุดได้ที่ 42 บาท. (15 กุมภาพันธ์ 2565). ผู้จัดการออนไลน์. สืบค้น 17 มกราคม 2568 จาก <https://mgronline.com/business/detail/965000015624>

5) แผนการกำกับกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม

6) แผนและแนวทางการติดตามประเมินผล ทั้งนี้ เพื่อให้การกำกับกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วมมีประสิทธิภาพและสามารถขับเคลื่อนไปสู่การปฏิบัติได้จริงต่อไป

ทั้งนี้ ที่ปรึกษาได้นำเสนอโครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วม สูตรจาก MRT Assessment Standardization จาก ADB ซึ่งโครงสร้างอัตราค่าโดยสารในปี 2562 (ใช้ปี พ.ศ. 2544 เป็นปีฐานและปรับราคาตาม CPI Non-Food and Beverages) มีค่าแรกเข้าเริ่มต้น 11.87 บาท อัตราค่าโดยสารต่อกิโลเมตร 2.14 บาท, ปี 2565 มีค่าแรกเข้าเริ่มต้น 14 บาท อัตราค่าโดยสารต่อกิโลเมตร 2.15 บาท, ปี 2570 มีค่าแรกเข้าเริ่มต้น 14.73 บาท อัตราค่าโดยสารต่อกิโลเมตร 2.26 บาท, ปี 2575 มีค่าแรกเข้าเริ่มต้น 15.50 บาท อัตราค่าโดยสารต่อกิโลเมตร 2.37 บาท, ปี 2580 มีค่าแรกเข้าเริ่มต้น 16.30 บาท อัตราค่าโดยสารต่อกิโลเมตร 2.50 บาท

ขณะที่มีข้อเสนอโครงสร้างค่าโดยสารร่วมแบบมีเพดานสูงสุด 2 ชั้น เพื่อให้สอดคล้องกับโครงสร้างค่าโดยสารระบบรถไฟฟ้าในปัจจุบัน โดยกำหนด 25 กิโลเมตรแรกมีเพดานสูงสุด 42 บาท และกรณีมีความยินดีที่จะจ่ายค่าโดยสารเฉลี่ย 65 บาท/เที่ยว จึงกำหนดเป็นเพดานค่าโดยสารครั้งที่ 2 สำหรับผู้โดยสารที่เดินทางระยะไกล

ส่วนแนวทางการจัดสรรรายได้ค่าโดยสารร่วม จากโครงสร้างค่าแรกเข้า+ค่าโดยสารตามระยะทาง โดยนำค่าแรกเข้ามาเฉลี่ยตามจำนวนระบบที่ผู้โดยสารมีการเดินทาง ส่วนค่าโดยสารแบ่งตามสัดส่วนของระยะทางที่เดินทางในแต่ละระบบ

7. ข้อคิดเห็น

ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินการที่เกิดจากการเชื่อมบัตรโดยสารหรือระบบตัวร่วมเกี่ยวข้องกับหลายหน่วยงานทั้งภาคราชการ รัฐวิสาหกิจ ภาคเอกชน และสถาบันการเงิน ที่ต้องร่วมมือกัน ทั้งด้านเทคนิค ระบบตัวร่วมและทางด้านธุรกิจ ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินการในการบริหารจัดการระบบตัวร่วมเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ จึงมีข้อคิดเห็น ดังนี้

1) ควรมีความชัดเจนในเรื่องนโยบายและแนวทางการบริหารจัดการระบบตัวร่วม เช่น การบริหารจัดการทรัพยากรความปลอดภัยของระบบตัวร่วม และการพิจารณาเงื่อนไขทางธุรกิจสำหรับการใช้ตัวร่วมของผู้ให้บริการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนการสนับสนุนการเข้าร่วมในระบบตัวร่วมของผู้ประกอบการที่ให้บริการอยู่ในปัจจุบันและในอนาคต โดยคำนึงถึงรูปแบบการให้บริการที่ตรงกับความต้องการของผู้โดยสาร และเป็นประโยชน์ต่อส่วนรวม

2) ควรมีความชัดเจนของแผนการพัฒนาหน่วยงานเพื่อรองรับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม ซึ่งเป็นเรื่องสำคัญของประเทศที่จะมีการเชื่อมต่อการเดินทางของระบบขนส่งสาธารณะที่มีอยู่ในปัจจุบัน และกำลังจะเปิดให้บริการในอนาคต รวมถึงการรองรับของระบบตัวร่วมที่สามารถใช้ในการชำระค่าสินค้าและบริการนอกภาคขนส่ง (Non-Transit) ได้ พร้อมกับพิจารณาต่อไปในระยะยาวด้วยว่า จะมียุทธศาสตร์และแนวทางดำเนินการอย่างไรในการจัดตั้งหน่วยงานบริหารจัดการระบบตัวร่วมในระยะยาว โดยคำนึงถึงประสิทธิภาพในการบริหารจัดการและบำรุงรักษาระบบตัวร่วม และเกิดประโยชน์สูงสุดต่อส่วนรวม

3) ควรกำหนดแผนการดำเนินงานต่าง ๆ ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับระบบตัวร่วมที่สามารถดำเนินงานในทางปฏิบัติของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้อย่างเป็นรูปธรรมและเป็นไปตามแผนที่กำหนด พร้อมกับกำหนดแนวทางปฏิบัติในการบริหารจัดการความเสี่ยง กรณีการดำเนินงานในส่วนที่เกี่ยวข้องแล้วปรากฏว่าเกิดปัญหาอุปสรรค ซึ่งส่งผลให้เกิดความล่าช้าไม่เป็นไปตามแผนที่กำหนด หรือมีปัจจัยอื่นใดที่ส่งผลกระทบต่อการทำงานตามแผนการเปิดใช้งานระบบตัวร่วมที่กำหนดไว้

4) ควรส่งเสริมให้มีการปรับปรุงระบบจัดเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติในระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนทุกสายให้สามารถใช้บัตรโดยสารร่วมกันได้ เพื่อให้ภาครัฐสามารถขับเคลื่อนนโยบายค่าโดยสารร่วมได้อย่างมีประสิทธิภาพ

5) การนำบัตร cEMV ซึ่งเป็นบัตรเครดิตและบัตรเดบิตมาใช้ในการชำระค่าโดยสารรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนควรให้ครอบคลุมบัตรเครดิตและบัตรเดบิตของทุกธนาคาร

6) การรับส่วนลดค่าแรกเข้าในกรณีใช้บัตร cEMV ควรพัฒนาระบบให้สามารถหักส่วนลดค่าแรกเข้าได้ทันที ซึ่งปัจจุบันผู้โดยสารจะถูกหักค่าโดยสารในราคาปกติของสายนั้น ๆ ก่อน แล้วระบบจะทำการคืนเงินส่วนลดค่าแรกเข้าให้ ภายหลังจากวันที่ใช้บัตรไปอีก 3 วัน (T+3) หรือไม่เกิน 7 วันทำการ

7) การกำหนดนโยบายในการพัฒนาระบบตัวร่วม ควรพิจารณาให้สามารถใช้บริการได้ครอบคลุมระบบขนส่งสาธารณะทุกรูปแบบ ทั้งรถไฟฟ้า รถโดยสารประจำทาง และเรือโดยสาร เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับประชาชนในการเดินทางและชำระค่าโดยสาร รวมทั้งสามารถเข้าถึงการเดินทางได้อย่างสะดวกรวดเร็ว ลดเวลา และเพิ่มความคล่องตัวในการเดินทางของประชาชน

8) การกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วมและสิทธิประโยชน์ต่าง ๆ ในการใช้บัตรโดยสารร่วม ควรพิจารณาให้เกิดความเหมาะสมและเป็นธรรม เพื่อเป็นการส่งเสริมให้ประชาชนหันมาใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น รวมถึงช่วยลดต้นทุนในการเดินทางให้กับประชาชน

9) ควรเพิ่มช่องทางในการเติมเงินในบัตรโดยสารให้มีหลากหลายช่องทาง เพื่อให้เกิดความสะดวกสบายต่อผู้ใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะ

10) ควรกำหนดเงื่อนไขที่เกี่ยวข้องกับระบบตัวร่วมไว้ในสัญญาสัมปทานของโครงการรถไฟฟ้าที่จะเปิดให้บริการหรือมีการแก้ไขสัญญาสัมปทานในอนาคต อาทิ การติดตั้งระบบจัดเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติให้เป็นไปตามมาตรฐานหรือรูปแบบเทคโนโลยีระบบตัวร่วม การจัดเก็บค่าโดยสารตามนโยบายค่าโดยสารร่วมที่กระทรวงคมนาคมหรือคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วมกำหนด ทั้งนี้ ควรให้มีการจัดเก็บค่าแรกเข้าระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนเพียงครั้งเดียว ไม่ว่าจะผู้โดยสารจะเดินทางรถไฟฟ้าเส้นทางเดียวหรือหลายเส้นทาง เป็นต้น

ส่วนที่ 3

ข้อมูลประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติ

1. ความเป็นมาของระบบตั๋วร่วม

“ระบบตั๋วร่วม” หรือตั๋วใบเดียว ที่ประชาชนสามารถใช้บัตรโดยสารใบเดียวเพื่อเดินทางเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะครอบคลุมทุกเส้นทางได้สะดวกสบาย เช่น รถไฟฟ้าทุกสาย รถโดยสารสาธารณะตลอดจนเรือโดยสารสาธารณะ เป็นต้น โดยไม่ต้องเสียค่าแรกเข้าซ้ำซ้อนซึ่งจะช่วยให้ประชาชนประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทางแต่ละวัน ปัจจุบันโครงการดังกล่าวผ่านมาหลายยุครัฐบาล โดยกระทรวงคมนาคมพยายามเร่งรัดผลักดัน “โครงการระบบตั๋วร่วม” หรือ “Common Ticketing System” ซึ่งเป็นระบบที่สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เป็นผู้ศึกษา ซึ่งระบบดังกล่าวนำมาใช้สำหรับการเดินทางของประชาชนให้สามารถเชื่อมต่อทั้งโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะผ่านการใช้บัตรโดยสารใบเดียว

หากต้องการให้ระบบตั๋วร่วมเกิดขึ้นได้อย่างแท้จริง ปัญหาหนึ่งที่ต้องเร่งจัดการ คือ เรื่องค่าแรกเข้าของระบบรถไฟฟ้าสายสีต่าง ๆ ซึ่งพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมจะช่วยแก้ปัญหาดังกล่าวได้อย่างไรก็ตาม จำเป็นต้องนำสถิติจำนวนผู้ใช้บริการของรถไฟฟ้าแต่ละสายมาประกอบการพิจารณาด้วยเพื่อดูว่ามีสายใดที่ขาดทุนหรือไม่ และจะเข้าไปช่วยเหลืออย่างไร เพื่อให้เกิดความยั่งยืนในการดำเนินการ

สำหรับเรื่องระบบขนส่งมวลชนในต่างจังหวัดนั้น ปัจจุบันมีพระราชบัญญัติกำหนดแผนและขั้นตอนการกระจายอำนาจให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น พ.ศ. 2542 ซึ่งมีเนื้อหาที่ระบุถึงเรื่องการกระจายอำนาจให้ท้องถิ่นเข้ามามีส่วนร่วมในการจัดระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่ แต่ปัญหาที่พบ คือ ท้องถิ่นส่วนใหญ่ยังไม่มีความพร้อมและต้องการการสนับสนุนจากส่วนกลาง ทั้งนี้ หากระบบกระจายอำนาจเกิดขึ้นได้จริงจะส่งผลทำให้เกิดการพัฒนาขนส่งพร้อม ๆ กันทั้งประเทศ ทั้งส่วนกลางที่จะพัฒนาระบบขนส่งขนาดใหญ่ (Mass Transit) และหน่วยงานในพื้นที่ที่จะพัฒนาเรื่องระบบขนส่งในท้องถิ่นควบคู่กันไป

ทั้งนี้ หลักการสำคัญเพื่อให้ระบบตั๋วร่วมประสบความสำเร็จ คือ ทำอย่างไรให้ผู้ใช้บริการเห็นว่าการใช้ระบบขนส่งสาธารณะสะดวกและปลอดภัยกว่าการใช้รถยนต์ส่วนตัวหรือรถจักรยานยนต์ ซึ่งอาจรวมถึงทำจุดจอดรถ และรถจักรยานยนต์ฟรี เพื่อไม่เป็นการเพิ่มภาระให้ผู้บริโภคในเรื่องค่าใช้จ่ายด้วย¹ ปัจจุบันรัฐบาลได้สานต่อระบบตั๋วร่วมอีกครั้ง โดยเป็นการปรับรูปแบบตั๋วร่วมแบบใหม่ผ่านการใช้บัตร EMV (Europay Mastercard and Visa) ซึ่งเป็นบัตรเดบิตและบัตรเครดิตทุกธนาคารที่มีสัญลักษณ์ Contactless สามารถใช้แตะจ่ายค่าบริการแทนเงินสดได้ โดยได้มีการนำร่องใช้บัตร EMV เชื่อมต่อการเดินทางรถไฟฟ้า 2 สาย ประกอบด้วยรถไฟฟ้าสายสีม่วงเชื่อมต่อนรถไฟฟ้าสายสีแดงที่สถานีบางซื่อ

ขณะเดียวกันกระทรวงคมนาคมได้ตั้งเป้าหมายการใช้ระบบตั๋วร่วมกับรถไฟฟ้าทุกสีทุกสายให้ได้ภายในเดือนกันยายน 2568 เพื่อสอดคล้องกับนโยบายรถไฟฟ้าสูงสุด 20 บาทตลอดสาย ทั้งนี้ เมื่อวันที่ 3 ธันวาคม 2567 คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติหลักการร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ. ซึ่งมีสาระสำคัญ

¹ สภาองค์กรของผู้บริโภค. (8 กรกฎาคม 2567). ถก ตันตั๋วร่วม - เส้นทางย่อย สภาผู้บริโภค ทหรือ สนข. พัฒนาระบบขนส่งทั่วประเทศ. สืบค้น 6 มกราคม 2567 จาก https://www.tcc.or.th/08072567_public-transport_news/

เป็นการกำหนดมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วมเพื่อเป็นมาตรฐานกลางสำหรับการให้บริการระบบตัวร่วมในอนาคต

โดยหลังจากมีมติคณะรัฐมนตรีอนุมัติร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ... แล้วในส่วนการจัดตั้งกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วมนั้นอยู่ระหว่างการเตรียมดำเนินการ โดยจะต้องรอให้ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ประกาศใช้เป็นกฎหมายก่อน โดยประมาณการว่าจะแล้วเสร็จภายในเดือนมิถุนายน 2568 หลังจากนั้นจะดำเนินการจัดตั้งกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วมได้ทันที ทั้งนี้ ในการจัดตั้งกองทุนระบบตัวร่วมมีความจำเป็นต้องใช้งบประมาณจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) มาสนับสนุนเพื่อชดเชยรายได้ให้แก่เอกชนที่หายไป ซึ่งสอดคล้องกับนโยบายรถไฟฟ้าสูงสุด 20 บาทตลอดสายด้วย หากไม่นำรายได้จากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) มาชดเชยในการตั้งกองทุนฯ ดังกล่าว อาจจะมีงบประมาณสมทบบางส่วน ซึ่งจะต้องรอแนวทางว่ากระทรวงคมนาคมจะนำงบประมาณส่วนใดมาดำเนินการ²

2. สถานการณ์ปัจจุบัน³

2.1 ระบบโครงข่ายรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

2.1.1 รถไฟฟ้าที่เปิดให้บริการแล้ว 13 เส้นทาง ระยะทางรวม 276.84 กิโลเมตร ดังนี้

- 1) สายสีเขียว ช่วงหมอชิต - สุมทราปรการ ระยะทาง 37.10 กิโลเมตร
- 2) สายสีเขียว ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต ระยะทาง 18.70 กิโลเมตร
- 3) สายสีเขียว ช่วงสนามกีฬาแห่งชาติ - บางหว้า ระยะทาง 14 กิโลเมตร
- 4) สายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ - หัวลำโพง ระยะทาง 20 กิโลเมตร
- 5) สายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ - ท่าพระ ระยะทาง 13 กิโลเมตร
- 6) สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค ระยะทาง 14 กิโลเมตร
- 7) สายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ - เตาปูน ระยะทาง 23 กิโลเมตร
- 8) สายสีแดง ช่วงบางซื่อ - รังสิต ระยะทาง 26.30 กิโลเมตร
- 9) สายสีแดง ช่วงบางซื่อ - ตลิ่งชัน ระยะทาง 15.26 กิโลเมตร
- 10) สายสีทอง ช่วงกรุงธนบุรี - คลองสาน ระยะทาง 1.88 กิโลเมตร
- 11) สายท่าอากาศยาน รถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ (Airport Rail Link : ARL) ช่วงพญาไท - สุวรรณภูมิ ระยะทาง 28.70 กิโลเมตร
- 12) สายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง ระยะทาง 30.40 กิโลเมตร
- 13) สายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี ระยะทาง 34.50 กิโลเมตร

² “ระบบตัวร่วม” กับความหวังของประชาชน ใช้ระบบขนส่งสาธารณะราคาเดียว. (10 มกราคม 2568). [ฐานเศรษฐกิจออนไลน์](https://www.thansettakij.com/business/economy/616579). สืบค้น 10 มกราคม 2568 จาก <https://www.thansettakij.com/business/economy/616579>

³ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.). (กรกฎาคม 2567). [แผนปฏิบัติการด้านการกำกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม \(พ.ศ. 2567-2570\)](https://www.otp.go.th/category/view/141?M=94). (หน้า 4-1 - 4-2). สืบค้น 14 มกราคม 2568 จาก <https://www.otp.go.th/category/view/141?M=94>

ตารางแสดงโครงข่ายรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลที่เปิดให้บริการในปัจจุบัน

เส้นทาง	ระยะทาง (กิโลเมตร)	ปีที่เปิดให้บริการ (พ.ศ.)	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ผู้ให้บริการ
1. สายสีเขียว ช่วงหมอชิต - สมุทรปราการ	37.10	<ul style="list-style-type: none"> • ช่วงหมอชิต - อ่อนนุช เปิดให้บริการปี 2542 • ช่วงอ่อนนุช - แบริ่ง เปิดให้บริการปี 2554 • ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ เปิดให้บริการปี 2561 	กทม.	BTSC
2. สายสีเขียว ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต	18.70	2563	กทม.	BTSC
3. สายสีเขียว ช่วงสนามกีฬาแห่งชาติ - บางหว้า	14.00	<ul style="list-style-type: none"> • ช่วงสนามกีฬาแห่งชาติ - สะพานตากสิน เปิดให้บริการปี 2542 • ช่วงสะพานตากสิน - วงเวียนใหญ่ เปิดให้บริการปี 2552 • ช่วงวงเวียนใหญ่ - บางหว้า เปิดให้บริการปี 2566 	กทม.	BTSC
4. สายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ - หัวลำโพง	20.00	2547	รฟม.	BEM
5. สายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ - ท่าพระ	13.00	2563	รฟม.	BEM

เส้นทาง	ระยะทาง (กิโลเมตร)	ปีที่เปิดให้บริการ (พ.ศ.)	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ผู้ให้บริการ
6. สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค	14.00	2562	รฟม.	BEM
7. สายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ - เตาปูน	23.00	2559	รฟม.	BEM
8. สายสีแดง ช่วงบางซื่อ - รังสิต	26.30	2564	รฟท.	รฟฟท.
9. สายสีแดง ช่วงบางซื่อ - ดลิ่งชัน	15.26	2564	รฟท.	รฟฟท.
10. สายสีทอง ช่วงกรุงธนบุรี - คลองสาน	1.88	2563	กทม.	BTSC
11. สายท่าอากาศยาน รถไฟฟ้า ARL ช่วงพญาไท - สุวรรณภูมิ	28.70	2553	รฟท.	บริษัท เอเชีย เอราวัณ จำกัด
12. สายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง	30.40	2566	รฟม.	บริษัท อีสเทิร์น บางกอก โมโนเรล จำกัด
13. สายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี	34.50	2566	รฟม.	บริษัท นอร์ทเทิร์น บางกอก โมโนเรล จำกัด
รวมระยะทาง	276.84			

ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.). (กรกฎาคม 2567). แผนปฏิบัติการด้านการกำกับการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม (พ.ศ. 2567-2570). (หน้า 4-1 - 4-2).

สืบค้น 14 มกราคม 2568 จาก <https://www.otp.go.th/category/view/141?M=94>

2.1.2 รถไฟฟ้าที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง 4 เส้นทาง ระยะทางรวม 70.90 กิโลเมตร ดังนี้

1) สายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช - เมืองทองธานี ระยะทาง 3 กิโลเมตร ขณะนี้อยู่ระหว่างเตรียมการก่อสร้าง คาดว่าจะเปิดให้บริการในปี พ.ศ. 2568

2) สายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย - มีนบุรี ระยะทาง 22.50 กิโลเมตร คาดว่าจะเปิดให้บริการในปี 2571

3) สายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ ระยะทาง 23.60 กิโลเมตร คาดว่าจะก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดให้บริการในปี 2571

4) สายท่าอากาศยาน รถไฟฟ้า ARL ช่วงพญาไท - บางซื่อ - ดอนเมือง ระยะทาง 21.80 กิโลเมตร (รวมอยู่ในโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน) คาดว่าจะเปิดให้บริการในปี 2571

2.1.3 รถไฟฟ้าที่อยู่ระหว่างการประกวดราคา 1 โครงการ ระยะทางรวม 13.40 กิโลเมตร ได้แก่ สายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย - บางขุนนนท์ ระยะทาง 13.40 กิโลเมตร ซึ่งรวมถึงงานติดตั้งระบบรถไฟฟ้และอาณัติสัญญาณของทั้งโครงการฯ

2.1.4 รถไฟฟ้าที่อยู่ระหว่างดำเนินการตามขั้นตอนการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน (Public Private Partnership : PPP) จำนวน 6 เส้นทาง ระยะทางรวม 71.49 กิโลเมตร ดังนี้

1) สายสีแดง ช่วงรังสิต - มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต ระยะทาง 8.84 กิโลเมตร

2) สายสีแดง ช่วงบางซื่อ - หัวลำโพง ระยะทาง 5.76 กิโลเมตร

3) สายสีแดง ช่วงตลิ่งชัน - ศาลายา ระยะทาง 14.80 กิโลเมตร

4) สายสีแดง ช่วงตลิ่งชัน - ศิริราช ระยะทาง 5.70 กิโลเมตร

5) สายสีแดง ช่วงบางซื่อ - มักกะสัน - หัวหมาก ระยะทาง 20.14 กิโลเมตร

6) สายสีเทา ช่วงวัชรพล - ทองหล่อ ระยะทาง 16.25 กิโลเมตร

2.1.5 รถไฟฟ้าที่อยู่ระหว่างเตรียมความพร้อมโครงการ 9 เส้นทาง ระยะทางรวม 120.78 กิโลเมตร ดังนี้

1) สายสีเขียว ช่วงสมุทรปราการ - บางปู ระยะทาง 9.50 กิโลเมตร

2) สายสีเขียว ช่วงคูคต - ลำลูกกา ระยะทาง 6.50 กิโลเมตร

3) สายสีน้ำเงิน ช่วงบางแค - พุทธมณฑลสาย 4 ระยะทาง 8 กิโลเมตร

4) สายสีแดง ช่วงหัวลำโพง - วงเวียนใหญ่ - มหาชัย ระยะทาง 38 กิโลเมตร

5) สายสีเหลืองส่วนต่อขยาย ช่วงแยกรัชดา - ลาดพร้าว - แยกรัชโยธิน ระยะทาง 2.60 กิโลเมตร

6) สายสีทอง ช่วงคลองสาน - ประชาธิปก ระยะทาง 0.92 กิโลเมตร

7) สายสีเทา ช่วงพระโขนง - ท่าพระ ระยะทาง 23.66 กิโลเมตร

8) สายสีฟ้า ช่วงประชาสงเคราะห์ - ชองนนท์ ระยะทาง 9.50 กิโลเมตร

9) สายสีน้ำตาล ช่วงแคราย - ลำสาลี (บึงกุ่ม) ระยะทาง 22.10 กิโลเมตร

2.2 ปริมาณผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า และรถไฟระหว่างเมือง

ปัจจุบันมีรถไฟฟ้าเปิดให้บริการ จำนวน 8 สาย ได้แก่ สายสีเขียว สายสีน้ำเงิน สายสีม่วง สายท่าอากาศยาน รถไฟฟ้า ARL สายสีทอง สายสีแดง สายสีเหลือง และสายสีชมพู

ตารางแสดงปริมาณผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า และรถไฟระหว่างเมือง

ลำดับ	เส้นทางเดินรถ	ปี 2567 จำนวน (คน-เที่ยว) ⁴	ปี 2566 จำนวน (คน-เที่ยว) ⁵
1	รถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล	515,485,410	464,174,569
	1.1 แอร์พอร์ต เรล ลิงก์	24,193,675	22,495,300
	1.2 สายสีแดง	11,394,944	7,835,605
	1.3 สายสีน้ำเงิน	155,329,428	137,313,092
	1.4 สายสีม่วง	24,497,924	18,390,832
	1.5 สายสีเหลือง	13,704,231	8,295,241
	1.6 สายสีเขียว	263,955,804	264,066,131
	1.7 สายสีทอง	2,763,047	2,430,934
	1.8 สายสีชมพู	19,646,357	3,347,461
2	รถไฟระหว่างเมือง	26,849,093	24,560,555
จำนวนผู้โดยสารขนส่งทางราง รวมทั้งหมด		542,334,503	488,735,151

หมายเหตุ: คน-เที่ยว หมายถึง หน่วยการนับจำนวนผู้โดยสารที่มาใช้บริการ คือ ผู้โดยสารแต่ละเข้าสู่ระบบจนออกจากระบบ นับเป็น 1 คน-เที่ยว

⁴ กรมการขนส่งทางราง กระทรวงคมนาคม. (5 มกราคม 2567). ปริมาณผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าโดยสารประเทศไทย พ.ศ. 2566. สืบค้น 13 มกราคม 2568 จาก <https://www.drt.go.th/public-relations/ปริมาณผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า>

⁵ กรมการขนส่งทางราง กระทรวงคมนาคม. (8 มกราคม 2568). ปริมาณผู้ใช้บริการระบบขนส่งทางราง ประจำปี “พ.ศ. 2567”. สืบค้น 15 มกราคม 2568 จาก <https://www.drt.go.th/media/infographic/ปริมาณผู้ใช้บริการระบบ-6>

2.3 การนำบัตร cEMV มาใช้กับระบบขนส่ง

แนวทางในการพัฒนาระบบตั๋วร่วมแบบผูกกับบัญชีที่ระบุตัวตนผู้โดยสาร (Account-Based Ticketing หรือ ABT) โดยในระหว่างดำเนินการพัฒนาระบบ ABT ได้มีการประยุกต์ใช้ตั๋วร่วมบัตร EMV Contactless หรือ cEMV (Europay Mastercard and Visa) ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของระบบ ABT มาใช้งานในระบบขนส่งแล้ว โดยมีรายการธุรกรรมการชำระเงินด้วยบัตร cEMV ณ เดือนมีนาคม 2567 ดังนี้

2.3.1 ระบบรถไฟฟ้า ได้แก่

- สายสีม่วง สายสีน้ำเงิน จำนวน 11,024,946 รายการ
- สายสีแดง จำนวน 875,513 รายการ
- สายสีเหลือง จำนวน 581,640 รายการ

2.3.2 รถโดยสารของ ขสมก. ทุกคันและทุกประเภท จำนวน 798,991 รายการ

2.3.3 ระบบทางพิเศษ ได้แก่

1) การทางพิเศษแห่งประเทศไทย จำนวน 7 สายทาง ขณะนี้สามารถรับชำระค่าโดยสารด้วยบัตรเครดิตและบัตรเดบิตได้แล้ว จำนวน 5 สายทาง คือ

- ทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ทางพิเศษอุดรรัถยา และทางพิเศษศรีรัช จำนวน 1,052,483 รายการ

- ทางพิเศษกาญจนาภิเษก จำนวน 20,840 รายการ

- ทางพิเศษเฉลิมมหานคร จำนวน 1,983,643 รายการ

ทั้งนี้ คงเหลือจำนวน 2 เส้นทาง คือ ทางพิเศษบูรพาวิถี และทางพิเศษฉลองรัช

2) กรมทางหลวง จำนวน 1 สายทาง ได้แก่ ทางยกระดับอุตราภิมุข (ดอนเมืองโทลล์เวย์) จำนวน 983,441 รายการ

2.4 ระบบบัตรอิเล็กทรอนิกส์ที่ใช้ในการเดินทางโดยสารสาธารณะในปัจจุบัน มีดังนี้

2.4.1 รถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ได้แก่ บัตร cEMV (บัตรเครดิตและเดบิต) บัตร rabbit บัตร MRT/MRT Plus และบัตรสวัสดิการแห่งรัฐ รวมถึงการชำระค่าโดยสารผ่าน Line Pay ทั้งนี้ มีบัตรอิเล็กทรอนิกส์ที่สามารถใช้ชำระค่าโดยสารในระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนร่วมกันได้ แบ่งเป็น 3 กลุ่มหลัก ดังนี้

1) บัตร cEMV สามารถใช้ชำระค่าโดยสารรถไฟฟ้า จำนวน 5 สาย คือ (1) สายสีม่วง (2) สายสีน้ำเงิน (3) สายสีเหลือง (4) สายสีชมพู และ (5) สายสีแดง

2) บัตร rabbit สามารถใช้ชำระค่าโดยสารรถไฟฟ้า จำนวน 4 สาย คือ (1) สายสีเขียว และส่วนต่อขยาย (2) สายสีทอง (3) สายสีเหลือง และ (4) สายสีชมพู

3) บัตร MRT/MRT Plus และบัตรแมงมุม สามารถใช้ชำระค่าโดยสารรถไฟฟ้า จำนวน 2 สาย คือ (1) สายสีม่วง และ (2) สายสีน้ำเงิน

ทั้งนี้ สายท่าอากาศยาน รถไฟฟ้า ARL ยังไม่สามารถใช้บัตรโดยสารเพื่อชำระค่าโดยสารร่วมกับรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนที่เปิดให้บริการในปัจจุบันได้

ตารางแสดงบัตรอิเล็กทรอนิกส์ที่ใช้ชำระค่าโดยสารรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน

ประเภทรถไฟฟ้า	ตั๋วเที่ยวเดียว	MRT/ MRT Plus	แมงมุม	ARL	สายสีแดง	rabbit	cEMV
สายสีน้ำเงิน	/	/	/	X	X	X	/
สายสีม่วง	/	/	/	X	X	X	/
สายสีแดง	/	X	X	X	/	X	/
สายสีเหลือง	/	X	X	X	X	/	/
สายสีชมพู	/	X	X	X	X	/	/
สายสีเขียวส่วนหลัก	/	X	X	X	X	/	X
สายสีเขียวส่วนต่อขยาย	/	X	X	X	X	/	X
สายสีทอง	/	X	X	X	X	/	X
สายท่าอากาศยาน ARL	/	X	X	/	X	X	X

หมายเหตุ รถไฟฟ้าสายสีเขียว สายสีทอง และสายท่าอากาศยาน ARL ยังไม่สามารถรับบัตร cEMV ได้

ที่มา: สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.). (กรกฎาคม 2567). **แผนปฏิบัติการด้านการกำกับการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม (พ.ศ. 2567-2570)**. (หน้า 4-7). สืบค้น 14 มกราคม 2568 จาก <https://www.otp.go.th/category/view/141?M=94>

2.4.2 รถโดยสารสาธารณะ ได้แก่ บัตร cEMV (บัตรเครดิตและเดบิต) บัตรโดยสาร ขสมก. บัตรฮอปการ์ด หรือ HOP Card และบัตรสวัสดิการแห่งรัฐ รวมถึง mobile banking

2.4.3 เรือโดยสารสาธารณะ ได้แก่ บัตร rabbit และบัตร HOP Card รวมถึง mobile banking ทั้งนี้ รถโดยสารไฟฟ้าไทยสมายล์บัส (TSB) เรือด่วนเจ้าพระยา และเรือโดยสารพลังงานไฟฟ้า MINE Smart Ferry ยังไม่ประสงค์เข้าร่วมโครงการบัตรสวัสดิการแห่งรัฐตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2566 ซึ่งให้ขยายการให้สิทธิสวัสดิการแห่งรัฐกับรถเอกชนร่วม ขสมก. และเรือโดยสารสาธารณะด้วย

2.5 อัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

การกำหนดอัตราค่าโดยสารของรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในปัจจุบัน ถูกกำหนดจากสัญญาสัมปทาน ซึ่งแต่ละสัญญามีการกำหนดอัตราค่าแรกเข้า และอัตราค่าโดยสารต่อกิโลเมตรที่ไม่เท่ากัน รวมถึงการปรับอัตราค่าโดยสารที่ไม่เป็นระบบเดียวกัน

ปัจจุบันรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนที่เปิดให้บริการ มีหน่วยงานรับผิดชอบ ดังนี้

หน่วยงานภาครัฐ มีหน่วยงานภาครัฐที่รับผิดชอบ จำนวน 3 หน่วยงาน ได้แก่

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) และกรุงเทพมหานคร (กทม.)

หน่วยงานภาคเอกชน มีหน่วยงานภาคเอกชนเป็นผู้ให้บริการเดินรถทั้งสิ้น 7 หน่วยงาน ได้แก่ บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM) บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BTSC) บริษัท นอร์ทเทิร์น บางกอกโมโนเรล จำกัด (NBM) บริษัท อีสเทิร์น บางกอกโมโนเรล จำกัด (EBM) บริษัท เอเชีย เอรา วัน จำกัด บริษัท กรุงเทพธนาคม จำกัด (KT) และบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด (รฟฟท.)

ตารางแสดงโครงสร้างอัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในปัจจุบัน

รายการ	รูปแบบอัตรา ค่าโดยสาร	ค่าแรกเข้า (บาท)	ค่าโดยสารสูงสุด (บาท)	ดัชนีปรับ ค่าโดยสาร (CPI)
สายสีแดง	ตามระยะทาง	12	20 (อัตราปกติ 42 บาท) **ตามมติ ครม. วันที่ 29 พ.ย. 2567 (มีผลเริ่ม 1 ธ.ค. 2567 - 30 พ.ย. 2568)	Non food & beverages
สายสีม่วง	ตามระยะทาง	14	20 (อัตราปกติ 42 บาท) **ตามมติ ครม. วันที่ 29 พ.ย. 2567 (มีผลเริ่ม 1 ธ.ค. 2567 - 30 พ.ย. 2568)	Non food & beverages
สายสีน้ำเงิน	ตามระยะทาง	17 (ค่าแรกเข้า + ค่าโดยสาร 1 สถานี)	45	Non food & beverages
สายสีชมพู	ตามระยะทาง	15	45	Non food & beverages
สายสีเหลือง	ตามระยะทาง	15	45	Non food & beverages
สายท่าอากาศยาน ARL	ตามระยะทาง	15	45	Headline CPI
สายสีเขียว ส่วนหลัก	ตามระยะทาง	17	47	Headline CPI

รายการ	รูปแบบอัตรา ค่าโดยสาร	ค่าแรกเข้า (บาท)	ค่าโดยสารสูงสุด (บาท)	ดัชนีปรับ ค่าโดยสาร (CPI)
สายสีเขียว ส่วนต่อขยาย	อัตราเดียว	15 (ส่วนต่อขยายทุกเส้นทาง จัดเก็บค่าโดยสารใน อัตราเดียวที่ 15 บาท ตลอดสาย)		Headline CPI
สายสีทอง	อัตราเดียว	16 (จัดเก็บค่าโดยสารในอัตราเดียวที่ 15 บาท ตลอดเส้นทาง)		-

ที่มา : 1. สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.). (กรกฎาคม 2567). แผนปฏิบัติการด้านการกำกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม (พ.ศ. 2567-2570). (หน้า 4-9). สืบค้น 14 มกราคม 2568 จาก <https://www.otp.go.th/category/view/141?M=94>

2. สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี. (29 พฤศจิกายน 2567). มาตรการอัตราค่าโดยสารสูงสุด 20 บาท ตลอดสาย ตามนโยบายรัฐบาล สำหรับรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดง สายนครวิถี (กรุงเทพมหานคร-ตลิ่งชัน) และสายธานีรัถยา (กรุงเทพมหานคร-รังสิต) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย และรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย. สืบค้น 14 มกราคม 2568 จาก https://resolution.soc.go.th/PDF_UPLOAD/2567/P_412347_12.pdf

ทั้งนี้ มีรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล จำนวน 5 สาย ได้แก่ รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน สายสีชมพู สายสีเหลือง สายสีเขียว (สายหลัก) และสายท่าอากาศยาน รถไฟฟ้า ARL ที่มีอัตราค่าโดยสารสูงสุด อยู่ในช่วงราคา 45 - 47 บาท

2.6 จุดเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ปัจจุบันมีรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนเปิดให้บริการทั้งสิ้น จำนวน 8 สาย ดังนี้ 1) สายสีเขียว และส่วนต่อขยาย 2) สายสีน้ำเงิน 3) สายสีม่วง 4) สายสีแดง 5) สายสีเหลือง 6) สายสีชมพู 7) สายสีทอง และ 8) สายท่าอากาศยาน รถไฟฟ้า ARL โดยมีจุดเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้าร่วมกันทั้งหมด 17 จุด (17 สถานี) โดยบัตรอิเล็กทรอนิกส์ที่สามารถชำระค่าโดยสารร่วมกันได้รวมถึงมาตรการที่ดำเนินการแล้ว ปรากฏตามตารางแสดงจุดเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ตารางแสดงจุดเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

จุดเชื่อมต่อ สถานีรถไฟฟ้า	รถไฟฟ้าสายที่เชื่อมต่อ	บัตรอิเล็กทรอนิกส์ ที่สามารถชำระ ค่าโดยสารร่วมกันได้	มาตรการที่ดำเนินแล้ว	
			ส่วนลด ค่าแรกเข้า	นโยบาย 20 บาท ตลอดสาย
1. สถานีเตาปูน	สายสีม่วง กับ สายสีน้ำเงิน	บัตร cEMV	/	X
2. สถานีลาดพร้าว	สายสีเหลือง กับ สายสีน้ำเงิน	บัตร cEMV	/	X
3. สถานีบางซื่อ	สายสีแดง กับ สายสีน้ำเงิน	บัตร cEMV	X	X
4. สถานีศูนย์ราชการ นนทบุรี	สายสีชมพู กับ สายสีม่วง	บัตร cEMV	/	X
5. สถานีบางซื่อ	สายสีม่วง กับ สายสีแดง	บัตร cEMV	X	/
6. สถานีหลักสี่	สายสีชมพู กับ สายสีแดง	บัตร cEMV	X	X
7. สถานีสำโรง	สายสีเหลือง กับ สายสีเขียว ส่วนต่อขยาย	บัตร Rabbit	X	X
8. สถานีวัดพระศรี มหาธาตุ	สายสีชมพู กับ สายสีเขียว ส่วนต่อขยาย	บัตร Rabbit	X	X
9. สถานีกรุงธนบุรี	สายสีทอง กับ สายสีเขียว	บัตร Rabbit	X	X
10. สถานีสวน จตุจักร/สถานีหมอชิต	สายสีน้ำเงิน กับ สายสีเขียว ส่วนต่อขยาย	X	X	X
11. สถานีพหลโยธิน/ สถานีห้าแยกลาดพร้าว	สายสีน้ำเงิน กับ สายสีเขียว ส่วนต่อขยาย	X	X	X
12. สถานีสุขุมวิท/ สถานีโอโศก	สายสีน้ำเงิน กับ สายสีเขียว ส่วนต่อขยาย	X	X	X
13. สถานีสีลม/ สถานีศาลาแดง	สายสีน้ำเงิน กับ สายสีเขียว ส่วนต่อขยาย	X	X	X
14. สถานีบางหว้า	สายสีน้ำเงิน กับ สายสีเขียว ส่วนต่อขยาย	X	X	X
15. สถานีเพชรบุรี/ สถานีมีนกะสัน	สายสีน้ำเงิน กับ สายท่าอากาศยาน รถไฟฟ้า ARL	X	X	X

จุดเชื่อมต่อ สถานีรถไฟฟ้า	รถไฟฟ้าสายที่เชื่อมต่อ	บัตรอิเล็กทรอนิกส์ ที่สามารถชำระ ค่าโดยสารร่วมกันได้	มาตรการที่ดำเนินแล้ว	
			ส่วนลด ค่าแรกเข้า	นโยบาย 20 บาท ตลอดสาย
16. สถานีพญาไท	สายสีเขียวส่วนต่อขยาย กับ สายท่าอากาศยาน รถไฟฟ้า ARL	X	X	X
17. สถานีหัวหมาก	สายสีเหลือง กับ สายท่าอากาศยาน รถไฟฟ้า ARL	X	X	X

ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.). (กรกฎาคม 2567). แผนปฏิบัติการด้านการกำกับการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม (พ.ศ. 2567-2570). (หน้า 4-9 - 4-10). สืบค้น 14 มกราคม 2568 จาก <https://www.otp.go.th/category/view/141?M=94>

2.7 มาตรการอัตราค่าโดยสารสูงสุด 20 บาท ตลอดสาย

2.7.1 เมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2566 ที่ประชุมคณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติ ดังนี้

- อนุมัติมาตรการอัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง 20 บาท เฉพาะสายนครวิถี (กรุงเทพอภิวัฒน์ - ตลิ่งชัน) และสายธานีรัถยา (กรุงเทพอภิวัฒน์ - รังสิต) ต่อ 1 เที่ยวการเดินทาง (เริ่มต้นเมื่อระบบมีความพร้อม จนถึงวันที่ 30 พฤศจิกายน 2567) ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ

- รับทราบแนวทางการดำเนินมาตรการค่าโดยสารรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) สูงสุด 20 บาท (เริ่มต้นเมื่อระบบมีความพร้อม จนถึงวันที่ 30 พฤศจิกายน 2567) ตามความเห็นของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

2.7.2 เมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน 2567 ที่ประชุมคณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติ ดังนี้

- อนุมัติมาตรการอัตราค่าโดยสารสูงสุด 20 บาท ตลอดสาย สำหรับรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง สายนครวิถี (กรุงเทพอภิวัฒน์ - ตลิ่งชัน) (สายสีแดงตลิ่งชัน) และสายธานีรัถยา (กรุงเทพอภิวัฒน์ - รังสิต) (สายสีแดงรังสิต) (รถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง) ตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2567 จนถึงวันที่ 30 พฤศจิกายน 2568 โดยให้การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย (รฟท.) ขอรับการจัดสรรงบประมาณแผ่นดิน เพื่อชดเชยการขาดรายได้ส่วนต่างค่าโดยสารตามจริง ตามพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. 2561

- อนุมัติมาตรการอัตราค่าโดยสารสูงสุด 20 บาท ตลอดสาย สำหรับรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (รถไฟฟ้าสายสีม่วง) ตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2567 จนถึงวันที่ 30 พฤศจิกายน 2568 ซึ่งการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้ดำเนินการตามนัยมาตรา 27 แห่งพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. 2561 แล้ว

- ให้กระทรวงคมนาคมประเมินผลการดำเนินมาตรการเมื่อสิ้นปีงบประมาณ โดยพิจารณาจากปัจจัยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง อาทิ ปริมาณผู้โดยสารและรายได้ ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อภาระการชดเชยจากภาครัฐ และคำนึงถึงความสะดวกสบายในการเดินทางและการช่วยลดภาระค่าใช้จ่ายในการเดินทางของประชาชน เป็นต้น เพื่อใช้ประกอบการพิจารณาการดำเนินมาตรการดังกล่าวในปีถัดไป

2.7.3 รถไฟชานเมืองสายสีแดง สายนครวิถี (กรุงเทพมหานคร - ตลิ่งชัน) (สายสีแดงตลิ่งชัน) และสายธานีรัถยา (กรุงเทพมหานคร - รังสิต) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

1) อัตราค่าโดยสาร

รถไฟชานเมืองสายสีแดงสายนครวิถี (กรุงเทพมหานคร - ตลิ่งชัน) และสายธานีรัถยา (กรุงเทพมหานคร - รังสิต)

(1) ผู้โดยสารเดินทางในระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดง สามารถเดินทาง 20 บาท ตลอดสาย (ตั้งแต่สถานีตลิ่งชัน - สถานีกลางกรุงเทพมหานคร - สถานีรังสิต) ต่อ 1 เที่ยวการเดินทางเท่านั้น ภายใต้เงื่อนไขที่กำหนด

(2) ผู้โดยสารบุคคลทั่วไปที่เดินทางระยะสั้นที่มีมูลค่าการเดินทางไม่ถึง 20 บาท ให้เก็บค่าบริการตามจริง

(3) ผู้โดยสารที่ได้รับสิทธิลดหย่อน ที่มีมูลค่าการเดินทางมากกว่า 20 บาท จะชำระค่าโดยสาร 20 บาท ส่วนผู้โดยสารที่ได้รับสิทธิลดหย่อน ที่มีมูลค่าการเดินทางไม่ถึง 20 บาท ยังคงได้รับสิทธิลดหย่อนจากอัตราค่าโดยสารปกติ

(4) ผู้โดยสารทั่วไปที่ใช้บัตรเครดิต บัตรเดบิต ผ่าน Gate EMV (สำหรับบัตรเครดิต บัตรเดบิต) ในการเดินทางข้ามระบบรถไฟฟ้า กรณีเดินทางข้ามระบบรถไฟฟ้า ให้ยึดหลักการเข้าระบบไหน ระบบนั้นเป็นหน่วยงานที่เก็บค่าโดยสารตามจริงที่เดินทางในระบบของตนเอง แต่ไม่เกิน 20 บาท

2) ผลการดำเนินงานมาตรการ

(1) จำนวนผู้โดยสารรถไฟชานเมืองสายสีแดงอยู่ในช่วงเริ่มการให้บริการเดินรถ ยังมีจำนวนผู้โดยสารไม่มาก ในปีงบประมาณ 2567 (ตุลาคม 2566 - กันยายน 2567) เริ่มดำเนินการมาตรการ มีรายได้ประมาณ 210 ล้านบาทต่อปี ทั้งนี้ ยังมีรายจ่ายโดยประมาณ 1,600 ล้านบาทต่อปี

(2) ผลการดำเนินงานมาตรการ ณ วันที่ 30 กันยายน 2567 มีจำนวนผู้โดยสารเฉลี่ย 29,279 คน-เที่ยว/วัน เพิ่มขึ้นจากช่วงเวลาเดียวกันก่อนมาตรการ 9,944 คน-เที่ยว/วัน หรือร้อยละ 51.43 มีรายได้ค่าโดยสารเฉลี่ย 0.57 ล้านบาท/วัน ลดลง 0.01 ล้านบาท/วัน หรือร้อยละ 1.55 และมีรายได้ค่าโดยสารรวม 200.88 ล้านบาท ลดลงจากช่วงเวลาเดียวกันก่อนมาตรการ 2.59 ล้านบาท

ตารางแสดงผลการดำเนินมาตรการ

รายการ	ผู้โดยสารเฉลี่ย (คน-เที่ยว/วัน)	รายได้ค่าโดยสารเฉลี่ย (ล้านบาท/วัน)	รายได้ค่าโดยสารรวม (ล้านบาท/วัน)
ก่อนมาตรการ (16 ต.ค. 65 - 30 ก.ย. 66)	19,335	0.58	203.57
ผลการดำเนินมาตรการ (16 ต.ค. 66 - 30 ก.ย. 67)	29,279	0.57	200.88
เปลี่ยนแปลง เพิ่มขึ้น (ลดลง)			
- จำนวน	9,944	(0.01)	(2.59)
- ร้อยละ	51.43	(1.55)	(1.27)

ที่มา: สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี. (29 พฤศจิกายน 2567). มาตรการอัตราค่าโดยสารสูงสุด 20 บาท ตลอดสาย ตามนโยบายรัฐบาล สำหรับรถไฟฟ้าเมืองสายสีแดง สายนครวิถี (กรุงเทพอภิวัฒน์-ตลิ่งชัน) และสายธานีรัถยา (กรุงเทพอภิวัฒน์-รังสิต) ของการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย และรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย. สืบค้น 14 มกราคม 2568 จาก https://resolution.soc.go.th/PDF_UPLOAD/2567/P_412347_12.pdf

3) ผลการดำเนินมาตรการเปรียบเทียบกับประมาณการ

การวิเคราะห์ข้อมูลในส่วนของค่าโดยสาร ช่วง 4 เดือน (มิถุนายน - กันยายน 2566) ก่อนเริ่มนโยบาย 20 บาท ตลอดสาย มีผู้โดยสารเฉลี่ย 648,580 คนต่อเดือน และรายได้เฉลี่ยต่อเดือน จำนวน 19,413,276 บาท คิดเป็นราคาโดยสารเฉลี่ย 30 บาทต่อคนต่อเที่ยว โดยการคาดการณ์ในปีงบประมาณ 2567 ที่มีอัตราการเพิ่มของผู้โดยสารในการเก็บอัตราค่าโดยสารราคาปกติที่ร้อยละ 0.5 ต่อเดือน จะทำให้ในปีงบประมาณ 2567 มีผู้โดยสารรวม ประมาณ 8,000,599 คน-เที่ยว และรายได้รวม 239,473,680 บาท คิดเป็นผู้โดยสารเฉลี่ย 666,716 คนต่อเดือน และรายได้เฉลี่ยต่อเดือน จำนวน 19,956,140 บาท (เฉลี่ย 30 บาทต่อคนต่อเที่ยว)

การดำเนินมาตรการ ปีงบประมาณ 2567 (ตุลาคม 2566 - กันยายน 2567) พบว่ามีจำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้นเป็น 10,602,478 คน-เที่ยว และมีรายได้รวม 210,562,655 บาท ด้วยผลประกอบการของการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยยังมีการขาดทุนสะสม จึงมีความจำเป็นต้องขอรับการชดเชยส่วนต่างรายได้ที่สูญเสียข้างต้น จำนวนประมาณ 28,911,025 บาท (ส่วนต่าง 239,473,680 - 210,562,655)

ตารางเปรียบเทียบผลการดำเนินงานและประมาณการ

รายการ	ประมาณการ	ผลการดำเนิน มาตรการ
ผู้โดยสารรวม (คน-เที่ยว)	8,000,599	10,602,478
รายได้ค่าโดยสารรวม (บาท)	239,473,680	210,562,655
รายได้ที่สูญเสียของสายสีแดง (บาท)	28,911,025	

ที่มา: สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี. (29 พฤศจิกายน 2567). มาตรการอัตราค่าโดยสารสูงสุด 20 บาท ตลอดสาย ตามนโยบายรัฐบาล สำหรับรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง สายนครวิถี (กรุงเทพอภิวัฒน์-ตลิ่งชัน) และสายธานีรัถยา (กรุงเทพอภิวัฒน์-รังสิต) ของการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย และรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย. สืบค้น 14 มกราคม 2568 จาก https://resolution.soc.go.th/PDF_UPLOAD/2567/P_412347_12.pdf

4) การขยายมาตรการ (ตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2567 - วันที่ 30 พฤศจิกายน 2568)

คณะกรรมการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย ในคราวประชุม ครั้งที่ 13/2567 เมื่อวันที่ 30 กันยายน 2567 ได้มีมติ ดังนี้

1) อนุมัติในหลักการ โดยให้นำแผนบริหารจัดการกิจกรรม มาตรการหรือโครงการ ประมาณการรายจ่าย แหล่งเงินที่ใช้ตลอดระยะเวลาดำเนินการ และประโยชน์ที่จะได้รับ เสนอพร้อมกับการขออนุมัติ กิจกรรม มาตรการ หรือโครงการต่อคณะรัฐมนตรี ตามพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. 2561 มาตรา 20 (4) และมาตรา 27

2) อนุมัติอัตราค่าโดยสารตามนโยบายไม่เกิน 20 บาท ตลอดสาย และเป็นไปตามพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 มาตรา 9 (3) มาตรา 25 มาตรา 41 และมาตรา 43 ทั้งนี้ จะดำเนินการได้ต่อเมื่อคณะรัฐมนตรีได้ให้ความเห็นชอบแล้ว

3) ให้การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยดำเนินการขอรับการชดเชยส่วนต่างรายได้ที่สูญเสีย

4) ให้การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยเสนอดำเนินการตามขั้นตอนพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. 2561 พระราชบัญญัติการพัฒนากำกับดูแลและบริหารรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2562 รวมถึงกฎหมายอื่น ๆ และระเบียบที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัดต่อไปด้วย

5) การดำเนินการโครงการตามนโยบายลดค่าโดยสารรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) 20 บาท ตลอดสายดังกล่าว เห็นควรให้รัฐบาลจัดสรรงบประมาณแผ่นดินเพื่อชดเชยส่วนต่างรายได้ค่าโดยสารที่สูญเสียจากการดำเนินการตามนโยบายภาครัฐ เพื่อให้การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยมีสภาพคล่องเพียงพอต่อการดำเนินการให้บริการสายสีแดง

2.7.4 มาตรการอัตราค่าโดยสารสูงสุด 20 บาท ตลอดสาย สำหรับรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

กระทรวงคมนาคมได้รับรายงานจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ตามหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ รพม 010/2738 ลงวันที่ 25 ตุลาคม 2567 เรื่อง รายงานผลการดำเนินมาตรการ ค่าโดยสารรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) สูงสุด 20 บาท ตามนโยบายรัฐบาล ณ สิ้นปีงบประมาณ พ.ศ. 2567 ตามมาตรา 27 แห่งพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. 2561 โดยสรุปสาระสำคัญ ดังนี้

1) อัตราค่าโดยสาร

มาตรการอัตราค่าโดยสารสูงสุด 20 บาท ตลอดสาย ตามนโยบายรัฐบาล กำหนดอัตรา ค่าโดยสารสำหรับการเดินทางภายในสายสีม่วง จากปัจจุบัน 14 - 42 บาท เป็นสูงสุดไม่เกิน 20 บาท (มีส่วนลด การเปลี่ยนถ่ายระบบในการเดินทางเชื่อมต่อ)

ตารางแสดงอัตราค่าโดยสาร

อัตราค่าโดยสาร	บุคคลทั่วไป (บาท)	เด็ก/ผู้สูงอายุ (ส่วนลด ร้อยละ 50)	นักเรียน นักศึกษา (ส่วนลด ร้อยละ 10)
ก่อนมาตรการ	14 - 42	7 - 21	13 - 38
มาตรการ	14 - 20	7 - 20	13 - 20

ที่มา: สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี. (29 พฤศจิกายน 2567). มาตรการอัตราค่าโดยสารสูงสุด 20 บาท ตลอดสาย ตามนโยบายรัฐบาล สำหรับรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีม่วง สายนครวิถี (กรุงเทพอภิวัฒน์-ตลิ่งชัน) และสายธานีรัถยา (กรุงเทพอภิวัฒน์-รังสิต) ของการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย และรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย. สืบค้น 14 มกราคม 2568 จาก https://resolution.soc.go.th/PDF_UPLOAD/2567/P_412347_12.pdf

1.1) การเปลี่ยนถ่ายระบบระหว่างสายสีม่วง และสายสีน้ำเงิน

การเปลี่ยนถ่ายระบบระหว่างสายสีม่วง และสายสีน้ำเงิน ณ สถานีเตาปูน โดยใช้ตั๋วโดยสารใบเดียวกันจะได้รับส่วนลดการเปลี่ยนถ่ายระบบ ดังนี้

ตารางแสดงการเปลี่ยนถ่ายระบบระหว่างสายสีม่วง และสายสีน้ำเงิน

สถานีเปลี่ยนถ่ายระบบ	ส่วนลดการเปลี่ยนถ่ายระบบ (บาท)	
	สถานีเตาปูน	บุคคลทั่วไป
เด็ก/ผู้สูงอายุ		7
นักเรียน นักศึกษา		13

ที่มา: สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี. (29 พฤศจิกายน 2567). มาตรการอัตราค่าโดยสารสูงสุด 20 บาท ตลอดสาย ตามนโยบายรัฐบาล สำหรับรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีม่วง สายนครวิถี (กรุงเทพฯ-ตลิ่งชัน) และสายธานีรัถยา (กรุงเทพฯ-รังสิต) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย และรถไฟฟ้าสายสีม่วง (สายสีม่วง) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย. สืบค้น 14 มกราคม 2568 จาก https://resolution.soc.go.th/PDF_UPLOAD/2567/P_412347_12.pdf

1.2) การเปลี่ยนถ่ายระบบระหว่างสายสีม่วง และสายสีชมพู

การเปลี่ยนถ่ายระบบระหว่างสายสีม่วง และสายสีชมพู ณ สถานีศูนย์ราชการนนทบุรี ภายในระยะเวลา 30 นาที โดยใช้ตั๋วโดยสารใบเดียวกัน (บัตร EMV Contactless) จะได้รับส่วนลดการเปลี่ยนถ่ายระบบ ดังนี้

ตารางแสดงการเปลี่ยนถ่ายระบบระหว่างสายสีม่วง และสายสีชมพู

สถานีเปลี่ยนถ่ายระบบ	ส่วนลดการเปลี่ยนถ่ายระบบ (บาท)	
	สถานีศูนย์ราชการนนทบุรี	สายสีชมพู ==> สายสีม่วง
สายสีม่วง ==> สายสีชมพู		15

ที่มา: สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี. (29 พฤศจิกายน 2567). มาตรการอัตราค่าโดยสารสูงสุด 20 บาท ตลอดสาย ตามนโยบายรัฐบาล สำหรับรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีม่วง สายนครวิถี (กรุงเทพฯ-ตลิ่งชัน) และสายธานีรัถยา (กรุงเทพฯ-รังสิต) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย และรถไฟฟ้าสายสีม่วง (สายสีม่วง) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย. สืบค้น 14 มกราคม 2568 จาก https://resolution.soc.go.th/PDF_UPLOAD/2567/P_412347_12.pdf

1.3) การเปลี่ยนถ่ายระบบจากสายสีแดง มายังสายสีม่วง

การเปลี่ยนถ่ายระบบระหว่างสายสีม่วง และสายสีแดง ณ สถานีบางซ่อน ภายในระยะเวลา 30 นาที โดยใช้ตั๋วโดยสารใบเดียวกัน ให้กำหนดอัตราค่าโดยสารของทั้ง 2 สายสูงสุดไม่เกิน 20 บาท โดยให้เป็นรายได้ของสายแรกที่เดินทาง

1.4) ระยะเวลาการดำเนินการมาตรการ

ตั้งแต่วันที่ 16 ตุลาคม 2566 เวลา 11.00 น. จนถึงวันที่ 30 พฤศจิกายน 2567 (รายงานผลการดำเนินการมาตรการฯ ณ วันที่ 30 กันยายน 2567)

2) ผลการดำเนินมาตรการเปรียบเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันก่อนมาตรการ

ผลการดำเนินมาตรการ ณ วันที่ 30 กันยายน 2567 มีจำนวนผู้โดยสารเฉลี่ย 66,067 คน-เที่ยว/วัน เพิ่มขึ้นจากช่วงเวลาเดียวกันก่อนมาตรการ 9,859 คน-เที่ยว/วัน หรือร้อยละ 17.54 มีรายได้ค่าโดยสารเฉลี่ย 0.96 ล้านบาท/วัน ลดลง 0.34 ล้านบาท/วัน หรือร้อยละ 26.41 และมีรายได้ค่าโดยสารรวม 336.13 ล้านบาท ลดลงจากช่วงเวลาเดียวกันก่อนมาตรการ 119.33 ล้านบาท

ตารางแสดงผลการดำเนินมาตรการเปรียบเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันก่อนมาตรการ

รายการ	ผู้โดยสารเฉลี่ย (คน-เที่ยว/วัน)	รายได้ค่าโดยสารเฉลี่ย (ล้านบาท/วัน)	รายได้ค่าโดยสารรวม (ล้านบาท/วัน)
ก่อนมาตรการ (17 ต.ค. 65 - 30 ก.ย. 66)	56,208	1.31	455.46
ผลการดำเนินมาตรการ (17 ต.ค. 66 - 30 ก.ย. 67)	66,067	0.96	336.13
เปลี่ยนแปลง เพิ่มขึ้น (ลดลง)			
- จำนวน	9,859	(0.34)	(119.33)
- ร้อยละ	17.54	(26.41)	(26.20)

ที่มา: สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี. (29 พฤศจิกายน 2567). มาตรการอัตราค่าโดยสารสูงสุด 20 บาท ตลอดสาย ตามนโยบายรัฐบาล สำหรับรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดง สายนครวิถี (กรุงเทพมหานคร-ตลิ่งชัน) และสายธานีรัถยา (กรุงเทพมหานคร-รังสิต) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย และรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย. สืบค้น 14 มกราคม 2568 จาก https://resolution.soc.go.th/PDF_UPLOAD/2567/P_412347_12.pdf

3) ผลการดำเนินมาตรการเปรียบเทียบกับประมาณการ

หากเปรียบเทียบกับประมาณการที่ได้จัดทำขึ้นในช่วงก่อนเริ่มมาตรการ พบว่าจำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยตามมาตรการ 66,067 คน-เที่ยว/วัน ใกล้เคียงกับประมาณการซึ่งเท่ากับ 66,265 คน-เที่ยว/วัน และรายได้ค่าโดยสารเฉลี่ยตามมาตรการ 0.96 ล้านบาท/วัน สูงกว่าประมาณการซึ่งเท่ากับ 0.62 ล้านบาท/วัน ส่งผลให้รายได้ค่าโดยสารรวมที่ได้รับตามมาตรการลดลงจากช่วงเวลาเดียวกันก่อนมาตรการ 119.33 ล้านบาท ขณะที่ตามประมาณการคาดว่ารายได้ค่าโดยสารรวมจะลดลง 193.23 ล้านบาท อย่างไรก็ตาม หากเปรียบเทียบกับกรณีจัดเก็บค่าโดยสารในอัตราปกติ (14 - 42 บาท) แล้ว จะสูญเสียรายได้รวม 252.15 ล้านบาท

ตารางแสดงผลการดำเนินมาตรการเปรียบเทียบกับประมาณการ

รายการ	ประมาณการ		ผลการดำเนินมาตรการ	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ช่วงเวลา	1 ธ.ค. 66 – 30 พ.ย. 67		17 ต.ค. 66 – 30 ก.ย. 67	
ผู้โดยสารเฉลี่ย (คน-เที่ยว/วัน)	66,265	17.80	66,067	17.54
รายได้ค่าโดยสารเฉลี่ย (ล้านบาท/วัน)	0.62	(46.10)	0.96	(26.44)
รายได้ค่าโดยสารเฉลี่ย เพิ่มขึ้น ลดลง (ล้านบาท/วัน)	(0.53)	-	(0.34)	-
รายได้ค่าโดยสารรวม เพิ่มขึ้น ลดลง (ล้านบาท)	(193.23)	-	(119.33)	-
รายได้ค่าโดยสารรวม กรณีจัดเก็บอัตราปกติ (ล้านบาท)	-	-	588.27	-
รายได้ค่าโดยสารรวม ตามมาตรการ (ล้านบาท)	-	-	336.13	-
รายได้ค่าโดยสารที่สูญเสียจริง (ล้านบาท)	-	-	252.15	-

ที่มา: สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี. (29 พฤศจิกายน 2567). มาตรการอัตราค่าโดยสารสูงสุด 20 บาท ตลอดสาย ตามนโยบายรัฐบาล สำหรับรถไฟชานเมืองสายสีแดง สายนครวิถี (กรุงเทพฯ-ตลิ่งชัน) และสายธานีรัถยา (กรุงเทพฯ-รังสิต) ของการรถไฟแห่งประเทศไทย และรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย. สืบค้น 14 มกราคม 2568 จาก https://resolution.soc.go.th/PDF_UPLOAD/2567/P_412347_12.pdf

4) การขยายมาตรการ (ตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2567 - วันที่ 30 พฤศจิกายน 2568) ดังนี้

การรถไฟฟ้ามหานครขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ได้มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ รพม 010/2764 ลงวันที่ 31 ตุลาคม 2567 เรื่อง การขยายมาตรการอัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม สูงสุด 20 บาท ตลอดสาย ตามนโยบายรัฐบาล โดยสรุปสาระสำคัญ ดังนี้

1) คณะกรรมการการรถไฟฟ้ามหานครขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยในคราวประชุม ครั้งที่ 8/2567 เมื่อวันที่ 29 ตุลาคม 2567 ได้มีมติ ดังนี้

1.1) รับทราบการประเมินผลการดำเนินมาตรการอัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม สูงสุด 20 บาท ตลอดสาย ตามนโยบายรัฐบาล ในช่วงระยะเวลาตั้งแต่เริ่มมาตรการที่ผ่านมา (ณ วันที่ 30 กันยายน 2567) และให้รายงานผลการดำเนินมาตรการดังกล่าวและการดำเนินการตามความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้กระทรวงคมนาคมและคณะรัฐมนตรีทราบต่อไป

1.2) เห็นชอบหลักการการขยายมาตรการอัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรมสูงสุด 20 บาท ตามนโยบายรัฐบาล ตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2567 ถึงวันที่ 30 พฤศจิกายน 2568

1.3) เห็นชอบร่างประกาศการรถไฟฟ้ามหานครขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย เรื่อง การกำหนดอัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม จำนวน 2 ฉบับ

2) ประมาณการผลที่ได้รับจากการขยายมาตรการดังกล่าว ออกไปอีก 1 ปี (1 ธันวาคม 2567 - 30 พฤศจิกายน 2568) คาดว่าจะส่งผลให้มีจำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยเพิ่มขึ้นจากมาตรการปัจจุบัน เป็น 68,617 คน-เที่ยว/วัน หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.86 และมีรายได้ค่าโดยสารเฉลี่ย 1.00 ล้านบาท/วัน หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.89 ทั้งนี้ เมื่อเทียบกับช่วงก่อนมาตรการจะมีจำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้นร้อยละ 22.08 แต่ยังคงมีรายได้ค่าโดยสารเฉลี่ยต่ำกว่าช่วงก่อนมาตรการ ร้อยละ 23.55

ตารางแสดงประมาณการจำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยและรายได้เฉลี่ย
(1 ธันวาคม 2567 - 30 พฤศจิกายน 2568)

รายการ	จำนวนผู้โดยสารเฉลี่ย (คน-เที่ยว/วัน)	รายได้เฉลี่ย (ล้านบาท/วัน)
ประมาณการ 1 ธันวาคม 2567 - 30 พฤศจิกายน 2568	68,617	1.00
เพิ่มขึ้น (ลดลง) เทียบกับก่อนมาตรการ	12,409	(0.31)
ร้อยละ	22.08	(23.55)
เพิ่มขึ้น (ลดลง) เทียบกับมาตรการปัจจุบัน	2,550	0.04
ร้อยละ	3.86	3.89

ที่มา: สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี. (29 พฤศจิกายน 2567). มาตรการอัตราค่าโดยสารสูงสุด 20 บาท ตลอดสาย ตามนโยบายรัฐบาล สำหรับรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดง สายนครวิถี (กรุงเทพอภิวัฒน์-ตลิ่งชัน) และสายธานีรัถยา (กรุงเทพอภิวัฒน์-รังสิต) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย และรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย. สืบค้น 14 มกราคม 2568 จาก https://resolution.soc.go.th/PDF_UPLOAD/2567/P_412347_12.pdf

2.7.5 ค่าใช้จ่ายและแหล่งที่มา หรือการสูญเสียรายได้

1) รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดง สายนครวิถี (กรุงเทพอภิวัฒน์ - ตลิ่งชัน) และสายธานีรัถยา (กรุงเทพอภิวัฒน์ - รังสิต)

เนื่องจากรายได้ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยจากการเดินรถและรายได้จากส่วนอื่นที่นำมาจัดสรรเพื่อการเดินรถยังไม่ครอบคลุมค่าใช้จ่ายทั้งหมด จึงมีความจำเป็นต้องรายงานคณะรัฐมนตรีขออนุมัติจัดรับเงินชดเชยการขาดรายได้ส่วนต่างค่าโดยสารเต็มจำนวนที่ลดให้แก่ประชาชนตามนโยบายภาครัฐ เพื่อมิให้เกิดปัญหาการขาดสภาพคล่องของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย โดยประมาณการสูญเสียรายได้ที่ขอชดเชยการดำเนินมาตรการฯ ปีงบประมาณ 2567 (ตุลาคม 2566 - กันยายน 2567) พบว่า มีจำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้นเป็น 10,602,478 คน-เที่ยว และมีรายได้รวม 210,562,655 บาท ด้วยผลประกอบการของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยยังมีการขาดทุนสะสม จึงมีความจำเป็นต้องขอรับการชดเชยส่วนต่างรายได้ที่สูญเสียข้างต้น จำนวนประมาณ 28,911,025 บาท (ส่วนต่าง 239,473,680 - 210,562,655) โดยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยจะดำเนินการตามพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. 2561 ต่อไป

2) รถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย จากปริมาณผู้โดยสารเฉลี่ยและรายได้ค่าโดยสารเทียบกับการดำเนินมาตรการปีที่ผ่านมา คาดการณ์รายได้ค่าโดยสารในช่วงระหว่างวันที่ 1 ธันวาคม 2567 - 30 พฤศจิกายน 2568 จะมีรายได้ค่าโดยสารเฉลี่ย 1.00 ล้านบาทต่อวัน หรือเพิ่มขึ้น ร้อยละ 3.89 ทั้งนี้ เมื่อเทียบกับช่วงก่อนดำเนินมาตรการ จะมีจำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้นร้อยละ 22.08 แต่ยังคงมีรายได้ค่าโดยสารเฉลี่ยต่ำกว่าช่วงก่อนมาตรการ ร้อยละ 23.55 โดยหากมีปริมาณผู้โดยสารเพิ่มขึ้นกว่าที่คาดการณ์ไว้ อาจทำให้การชดเชยรายได้ลดลง

สำหรับค่าชดเชยส่วนต่างที่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยจะนำมาชดเชยกับรายได้ที่หายไปจากการปรับลดค่าโดยสารรถไฟฟ้าสายสีม่วงนั้น จะนำมาจากเงินส่วนแบ่งรายได้ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินที่แต่ละปีเคยนำส่งให้กระทรวงการคลัง โดยจากสถิติย้อนหลังในปี 2565 นำส่งเงินจำนวน 311.53 ล้านบาท ในปี 2566 นำส่งเงินจำนวน 414.77 ล้านบาท และในปี 25667 ครึ่งปีแรกนำส่งเงินไปแล้วจำนวน 335.93 ล้านบาท และในปีถัดไปการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยคาดการณ์ว่าจะมีการนำส่งเงินเข้ากระทรวงการคลังลดลง เนื่องจากต้องนำเงินรายได้นี้มาบริหารชดเชยรายได้ที่หายไปจากรถไฟฟ้าสายสีม่วง

2.2 ระบบรถโดยสารสาธารณะ⁶

ปัจจุบันมีรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลให้บริการจำนวนรวมทั้งสิ้น 6,732 คัน แบ่งเป็น รถโดยสาร ขสมก. จำนวน 2,885 คัน และรถเอกชนร่วมบริการ จำนวน 3,847 คัน โดยให้บริการรวมทั้งสิ้น 330 เส้นทาง ซึ่งมีเส้นทางเดินรถ และอัตราค่าโดยสาร (ข้อมูล ณ เดือนกันยายน 2565) ดังนี้

2.2.1 เส้นทางเดินรถ

- (1) รถโดยสาร ขสมก. จำนวน 119 เส้นทาง
- (2) รถเอกชนร่วมบริการ (รถโดยสารขนาดใหญ่) จำนวน 3 เส้นทาง
- (3) รถมินิบัส จำนวน 14 เส้นทาง
- (4) รถโดยสารขนาดเล็ก (รถหมวด 4) จำนวน 90 เส้นทาง
- (5) รถตู้โดยสารปรับอากาศ จำนวน 97 เส้นทาง
- (6) รถตู้โดยสารเชื่อมต่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำนวน 7 เส้นทาง

2.2.2 อัตราค่าโดยสารรถโดยสารประจำทาง โดยมีการจัดเก็บค่าโดยสาร ทั้งแบบตามระยะทาง และอัตราเดียว ดังนี้

- (1) รถโดยสาร ขสมก. มีการจัดเก็บค่าโดยสารตามระยะทาง โดยมีอัตราค่าโดยสารเริ่มต้นที่ 8 บาท และสูงสุดที่ 27 บาท
- (2) รถเอกชนร่วมบริการ (รถโดยสารขนาดใหญ่) มีการจัดเก็บค่าโดยสาร ตามระยะทาง โดยมีอัตราค่าโดยสารเริ่มต้นที่ 10 บาท และสูงสุดที่ 28 บาท
- (3) รถมินิบัส มีการจัดเก็บค่าโดยสารอัตราเดียว จำนวน 10 บาทตลอดเส้นทาง
- (4) รถโดยสารขนาดเล็ก (รถหมวด 4) มีการจัดเก็บค่าโดยสารอัตราเดียว จำนวน 10 บาทตลอดเส้นทาง
- (5) รถตู้โดยสารปรับอากาศ มีการจัดเก็บค่าโดยสารตามระยะทาง ดังนี้ ระยะทาง 20 กิโลเมตรแรก คิดค่าโดยสารกิโลเมตรละไม่เกิน 1.20 บาท และระยะทางเกินกว่า 20 กิโลเมตร คิดค่าโดยสารกิโลเมตรละไม่เกิน 0.80 บาท ในกรณีที่คำนวณค่าโดยสารได้ต่ำกว่า 15 บาท ให้จัดเก็บค่าโดยสารเท่ากับ 15 บาท

⁶ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.). (กรกฎาคม 2567). แผนปฏิบัติการด้านการกำกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม (พ.ศ. 2567-2570). (หน้า 4-14 – 4-16). สืบค้น 14 มกราคม 2568 จาก <https://www.otp.go.th/category/view/141?M=94>

(6) รถตู้โดยสารเชื่อมต่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีการจัดเก็บค่าโดยสาร ตามระยะทาง โดยมีอัตราค่าโดยสารเริ่มต้นที่ 25 บาท และสูงสุดที่ 60 บาท

ตารางแสดงจำนวนรถโดยสารสาธารณะ เส้นทางการเดินทาง และอัตราค่าโดยสารรถโดยสารประจำทาง
ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (ณ เดือนกันยายน 2565)

ประเภทผู้ให้บริการ	จำนวนรถ (คัน)	ร้อยละ	จำนวน เส้นทาง	ร้อยละ	อัตราค่าโดยสาร (บาท)	
					เริ่มต้น	สูงสุด
รถโดยสาร ขสมก.	2,885	42.86	119	36.06	8	27
รถเอกชนร่วมบริการ (รถโดยสารขนาดใหญ่)	31	0.46	3	0.91	10	28
รถมินิบัส	266	3.95	14	4.24		10
รถโดยสารขนาดเล็ก (รถหมวด 4)	1,708	25.37	90	27.27		10
รถตู้โดยสารปรับอากาศ	1,777	26.39	97	29.39	- ระยะทาง 20 กิโลเมตรแรก คิดค่าโดยสารกิโลเมตรละ ไม่เกิน 1.20 บาท - ระยะทางเกินกว่า 20 กิโลเมตร คิดค่าโดยสาร กิโลเมตรละไม่เกิน 0.80 บาท ในกรณีที่คำนวณค่าโดยสาร ได้ต่ำกว่า 15 บาท ให้จัดเก็บ ค่าโดยสารเท่ากับ 15 บาท	
รถตู้โดยสารเชื่อมต่อ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	65	0.97	7	2.13	25	60
รวม	6,732	100	330	100	-	-

ที่มา: สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.). (กรกฎาคม 2567). แผนปฏิบัติการด้านการกำกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม (พ.ศ. 2567-2570). (หน้า 4-14 - 4-15). สืบค้น 14 มกราคม 2568 จาก <https://www.otp.go.th/category/view/141?M=94>

การให้บริการรถโดยสารในปีงบประมาณ พ.ศ. 2565 มีจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการรถโดยสาร ขสมก. ต่อวัน จำนวน 586,550 คน แบ่งเป็น รถโดยสารปรับอากาศ จำนวน 287,092 คน รถโดยสารธรรมดา จำนวน 299,458 คน และผู้ใช้บริการผ่านเครื่องรับชำระเงินทางอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Data Capture : EDC) จำนวน 12,526 คน (รถโดยสารปรับอากาศ จำนวน 7,814 คน และรถโดยสารธรรมดา จำนวน 4,712 คน)

2.3 เรือโดยสารสาธารณะ

เรือโดยสารสาธารณะที่ให้บริการในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ประกอบด้วย 6 ประเภท ได้แก่ 1) เรือด่วนเลียบบึงแม่น้ำเจ้าพระยา 2) เรือโดยสารคลองแสนแสบ 3) เรือโดยสารคลองพระโขนง 4) เรือโดยสารคลองผดุงกรุงเกษม 5) เรือโดยสารข้ามฟาก และ 6) เรือโดยสารพลังงานไฟฟ้า MINE Smart Ferry

ตารางแสดงเส้นทางให้บริการ และอัตราค่าโดยสารเรือโดยสารสาธารณะ ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและ ปริมณฑล

ประเภท	เส้นทางให้บริการ	อัตราค่าโดยสาร (บาท)	
		เริ่มต้น	สูงสุด
1. เรือด่วนเลียบบึงแม่น้ำเจ้าพระยา			
• เรือโดยสาร (เรือธงเขียวเหลือง)	ปากเกร็ด - สาทร จำนวน 20 ท่า	ปากเกร็ด - นนทบุรี 14 บาท นนทบุรี - สาทร 21 บาท ปากเกร็ด - สาทร 33 บาท	
• เรือโดยสาร (เรือธงเหลือง)	นนทบุรี - สาทร จำนวน 15 ท่า	21 บาทตลอดสาย	
• เรือโดยสาร (เรือธงส้ม)	นนทบุรี - วัดราชสิงขร จำนวน 30 ท่า	16 บาทตลอดสาย	
• เรือโดยสาร (เรือธงแดง)	นนทบุรี - สาทร จำนวน 11 ท่า	30 บาทตลอดสาย คงเดิม (ราคาปกติ 50 บาท)	
• เรือโดยสาร (เรือธงทอง)	นนทบุรี - สาทร จำนวน 12 ท่า พรานนก - สาทร จำนวน 7 ท่า	25 บาทตลอดสาย	
• เรือเจ้าพระยาทัวริสท์โบ๊ท (เรือธงฟ้า)	สถานีพระอาทิตย์ - สาทร (สะพานตากสิน) - เอเชียทีค จำนวน 11 ท่า	ค่าโดยสารมีทั้งหมด 2 ประเภท แบ่งเป็น ตัวแบบไม่จำกัดเที่ยว ราคา 150 บาท ตัวเที่ยวเดียว ราคาเที่ยวละ 30 บาท	
2. เรือโดยสารคลองแสนแสบ	สายภูเขาทอง (ผ่านฟ้าลีลาศ - ท่าเรือประตูน้ำ) จำนวน 6 ท่า สายนิคิต้า (ท่าเรือประตูน้ำ - ท่าเรือวัดศรีบุญเรือง) จำนวน 23 ท่า	12	22
3. เรือโดยสารคลองพระโขนง	ท่าตลาดเอี่ยมสมบัติ - ท่าพระโขนง จำนวน 14 ท่า	15 บาท ตลอดสาย	
4. เรือโดยสารคลองผดุงกรุงเกษม	หัวลำโพง - ตลาดเทวราช จำนวน 11 ท่า	ค่าโดยสารฟรี	
5. เรือโดยสารข้ามฟาก	- ให้บริการเดินเรือข้ามบึงแม่น้ำ เจ้าพระยา จำนวน 51 ท่า	4	4.50

ประเภท	เส้นทางให้บริการ	อัตราค่าโดยสาร (บาท)	
		เริ่มต้น	สูงสุด
	- กรมเจ้าท่าเป็นเจ้าของ จำนวน 13 ท่า หน่วยงานรัฐอื่นและเอกชนเป็นเจ้าของ จำนวน 38 ท่า		
6. เรือโดยสารพลังงานไฟฟ้า MINE Smart Ferry	Urban Line ท่าพระนั่งเกล้า - ท่าสาทร จำนวน 13 ท่า Metro Line ท่าพระราม 7 - ท่าสาทร จำนวน 11 ท่า City Line ท่าพระปิ่นเกล้า - ท่าสาทร จำนวน 9 ท่า	30 บาท ตลอดสาย	

ที่มา: สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.). (กรกฎาคม 2567). แผนปฏิบัติการด้านการกำกับการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม (พ.ศ. 2567-2570). (หน้า 4-15 - 4-16). สืบค้น 14 มกราคม 2568 จาก <https://www.otp.go.th/category/view/141?M=94>

จากจำนวนผู้ใช้บริการเรือโดยสารสาธารณะแต่ละประเภท ในปี 2566 จะเห็นได้ว่า มีเรือโดยสารข้ามฟาก มีผู้โดยสารที่ใช้บริการเฉลี่ยมากที่สุด จำนวน 21,054 คนต่อวัน รองลงมาเป็นเรือโดยสารคลองแสนแสบ มีปริมาณผู้โดยสารเฉลี่ย 19,529 คนต่อวัน เรือด่วนเลียบบึงแม่เจ้าพระยา มีปริมาณผู้โดยสารเฉลี่ย 10,358 คนต่อวัน และเรือโดยสารพลังงานไฟฟ้า MINE Smart Ferry มีปริมาณผู้โดยสารเฉลี่ย 2,307 คนต่อวัน ตามลำดับ

ตารางแสดงจำนวนผู้ใช้บริการเรือโดยสารสาธารณะปี พ.ศ. 2566 แยกตามประเภทเรือ

เรือโดยสาร	จำนวนผู้ใช้บริการ (คน)	
	พ.ศ. 2566	เฉลี่ยต่อวัน
1. เรือด่วนเลียบบึงแม่เจ้าพระยา	3,780,695	10,358
2. เรือโดยสารคลองแสนแสบ	7,127,924	19,529
3. เรือโดยสารข้ามฟาก	7,684,798	21,054
4. เรือโดยสารพลังงานไฟฟ้า (MINE Smart Ferry)	842,003	2,307

ที่มา: สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.). (กรกฎาคม 2567). แผนปฏิบัติการด้านการกำกับการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม (พ.ศ. 2567-2570). (หน้า 4-16). สืบค้น 14 มกราคม 2568 จาก <https://www.otp.go.th/category/view/141?M=94>

3. แนวทางการบริหารจัดการตัวร่วม

ภายในปี 2568 สนช.ได้รับจัดสรรงบประมาณ เพื่อจ้างที่ปรึกษาโครงการศึกษาแนวทางการบริหารข้อมูลการใช้บริการระบบตัวร่วม และข้อมูลการเดินทางระบบขนส่งมวลชนของประชาชน วงเงินประมาณ 35.937 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ 720 วัน (24 เดือน) โดยเตรียมลงนามสัญญาจ้างและมีวัตถุประสงค์ คือ

1. เพื่อจัดตั้งหน่วยงานเพื่อทำหน้าที่บริหารจัดการระบบตัวร่วมและกำหนดแนวทางบริหารศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (Central Clearing House: CCH) ของระบบตัวร่วม เพื่อทบทวนและเสนอแนะโครงสร้างองค์กรของสำนักงานโครงการบริหารจัดการระบบตัวร่วมให้รองรับบทบาทภารกิจในการเป็นหน่วยงานกำกับดูแลการบริหารจัดการระบบตัวร่วมและกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม

2. เพื่อจัดทำข้อกำหนดและข้อตกลงทางธุรกิจในการพัฒนาระบบตัวร่วม เพื่อจัดทำร่างกฎหมายลำดับรองเพื่อรองรับการกำกับดูแลการบริหารจัดการระบบตัวร่วม ประมาณ 17 ฉบับ และกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม

3. เพื่อจัดทำมาตรการบังคับใช้กฎหมายหรือมาตรการจูงใจอื่นใดที่เหมาะสมและจำเป็น สำหรับใช้ประกอบการกำกับดูแลและประเมินผลความสำเร็จของการพัฒนาระบบตัวร่วม เพื่อจัดทำแนวทางการบริหารข้อมูลการใช้บริการระบบตัวร่วมและข้อมูลการเดินทาง ระบบขนส่งมวลชนของประชาชนเพื่อส่งเสริมการใช้งานระบบตัวร่วมและประยุกต์ใช้ ในการวางแผนภาครัฐได้อย่างเหมาะสม

เมื่อมีพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วมเป็นกฎหมายหลักแล้ว ต้องทำกฎหมายลำดับรองเกี่ยวกับอัตราค่าโดยสารร่วม เทคโนโลยีร่วม เพื่อกำหนดมาตรฐานบัตร ศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง หรือเคลียร์ริงเฮาส์ การตัดเงินและค่าธรรมเนียม และ สนช. จะทำหน้าที่เป็น Regulator กำกับดูแลมาตรฐานต่าง ๆ ตามที่พระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วมกำหนด

หลักการกำหนดอัตราค่าโดยสาร 20 บาทตลอดสาย ในส่วนของรถไฟฟ้าตามนโยบายรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมนั้น ขณะนี้ได้นำร่องในโครงการรถไฟฟ้าสายสีแดงและสายสีม่วง พบว่า มีสถิติจำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ส่วนการจะขยายไปยังเส้นทางที่มีเอกชนรับสัมปทาน ซึ่งกำหนดว่าจะเริ่มในเดือนกันยายน 2568 นั้น จำเป็นจะต้องมีพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วมก่อน เพื่อให้มีการจัดตั้งกองทุนตัวร่วมเพื่อนำรายได้จากกองทุนมาชดเชย ส่วนจะชดเชยอย่างไร จำนวนเท่าไร ต้องเจรจากับผู้ประกอบการ เนื่องจากจะต้องนำจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นจากการลดค่าโดยสารมาคำนวณประกอบ ซึ่งกรมการขนส่งทางราง (ขร.) ได้วิเคราะห์เบื้องต้นว่าช่วง 4-5 ปีแรกที่มีการเก็บค่าโดยสารไม่เกิน 20 บาทตลอดสายนั้น รัฐต้องชดเชยแน่นอน แต่หลังจากนั้นจำนวนผู้โดยสารจะค่อย ๆ เพิ่มขึ้น ไปจนถึงระดับที่เพียงพอต่อการชดเชยรายได้ที่หายไปเองโดยรัฐบาลไม่ต้องอุดหนุน

3.1 แหล่งเงินชดเชย

แนวคิดการจัดเก็บค่าธรรมเนียมรถยนต์เข้าเมือง

การจัดตั้งกองทุนตัวร่วมนั้นเพื่อให้สามารถนำเงินจากกองทุนไปชดเชยในส่วนของอัตราค่าโดยสารร่วมให้เอกชนด้วย ซึ่งเงินกองทุนตัวร่วมนั้นจะมาจากหลายแหล่ง เช่น รายได้ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ที่ได้รับจากสัญญาสัมปทาน และแนวคิดกระทรวงคมนาคม คือ การจัดเก็บ

ค่าธรรมเนียมเมื่อรถเข้าเมือง หรือ Congestion Charge ซึ่งมีหลายประเทศที่ใช้ เช่น ลอนดอน (อังกฤษ) สิงคโปร์ เป็นต้น จะมีการเก็บค่าธรรมเนียมเมื่อมีการนำรถยนต์ส่วนตัวเข้าเขตใจกลางเมือง ซึ่งการจัดเก็บค่าธรรมเนียมรถติดของมหานครลอนดอน หรือ London Congestion Charge ในกรณีรถยนต์ขับเข้ากลางเมือง ทั้งนี้ จุดประสงค์ของแนวคิดนี้ไม่ได้ต้องการให้ประชาชนได้รับความเดือดร้อน แต่ต้องการให้ประชาชนหันมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะมากขึ้น แก้ปัญหาจราจร แก้ปัญหามลพิษทางอากาศ ฝุ่น PM 2.5 เป็นผลดีต่อภาพรวมของประเทศ ซึ่งจะต้องมีการศึกษารายละเอียดกันอย่างรอบคอบและต้องพูดคุยกับทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง และทำประชาพิจารณ์รับฟังความเห็นด้วย โดยกองทุนตัวร่วมจะเป็นเครื่องมือในการเจรจากับเอกชน และเป้าหมายสุดท้าย คือ ทำให้การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ จากต้นทางถึงปลายทาง ไม่ว่าจะต่อที่ระบบที่สาย ผู้โดยสารจะจ่ายค่าแรกเข้าครั้งเดียว ซึ่งจะเกิดขึ้นหลังจากทำรถไฟฟ้ 20 บาททุกสายก่อน เนื่องจากการเดินทางข้ามระบบขนส่งคนละประเภท ซึ่งจะยากกว่าการเดินทางข้ามสายแต่ยังอยู่ในระบบขนส่งเดียวกัน จึงต้องใช้เวลาในการศึกษาตัวเลขต้นทุนแต่ละผู้ประกอบการด้วย⁷

3.2 CIPURSE มาตรฐานตัวร่วมแบบเปิด: ทางเลือกสำหรับระบบตัวร่วม

ปัจจุบันกระทรวงคมนาคมโดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เล็งเห็นประโยชน์ของการใช้ระบบตัวร่วมต่อผู้ใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อให้ผู้ใช้บริการสามารถใช้ตัวโดยสารเพียงใบเดียวกับบริการขนส่งสาธารณะทุกประเภท เช่น รถไฟ รถไฟฟ้า BTS รถไฟฟ้าใต้ดิน รถโดยสารประจำทาง เรือโดยสาร รวมถึงการใช้บริการระบบทางด่วนสายต่าง ๆ ทำให้ผู้ใช้บริการมีความสะดวกสบายในการเดินทางลดระยะเวลาที่จุดเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะและประหยัดค่าโดยสารเพราะไม่ต้องเสียค่าแรกเข้าซ้ำซ้อน ในกรณีของการใช้บริการขนส่งสาธารณะมากกว่าหนึ่งบริการ รวมทั้งยังสามารถนำตัวโดยสารไปใช้ทำธุรกรรม การชำระเงินประเภทอื่น ๆ เช่น การชำระเงินค่าสาธารณูปโภค การซื้อสินค้าและบริการจากร้านค้าทั่วไป เป็นต้น

ปัจจุบันได้มีการนำเทคโนโลยีทันสมัยเข้ามาประยุกต์ในการพัฒนารูปแบบของตัวโดยสาร ทำให้ไม่ได้มีเพียงตัวกระดาษแบบที่เราคุ้นเคย แต่มีตัวโดยสารหลากหลายรูปแบบซึ่งถูกสร้างขึ้นด้วยเทคโนโลยีต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นเทคโนโลยีสมาร์ทการ์ดที่สามารถรองรับการใช้ตัวโดยสารกับบริการต่าง ๆ (multi-application cards) เทคโนโลยี RFID (Radio Frequency Identification) ที่ทำให้เกิดตัวโดยสารแบบไร้สัมผัส (Contactless cards) หรือเทคโนโลยี NFC (Near Field Communication) ที่ออกแบบมาให้โทรศัพท์มือถือถือสามารถใช้เป็นตัวโดยสาร เพื่อให้เกิดความสะดวกสบายแก่ผู้ใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะ และที่สำคัญตัวโดยสารเหล่านี้ จะต้องมี การระบบจัดเก็บค่าโดยสารที่มีประสิทธิภาพและมีความมั่นคงปลอดภัย เพื่อให้ผู้ใช้บริการและผู้ให้บริการเกิดความมั่นใจว่ามูลค่าเงินและข้อมูลภายในบัตรมีความถูกต้อง และสามารถป้องกันการทุจริตที่เกิดจากการใช้บัตรโดยสารได้

การที่ตัวโดยสารมีหลากหลายรูปแบบ มีคุณลักษณะและเทคโนโลยีที่มีความแตกต่างกัน รวมถึงระบบขนส่งสาธารณะที่อยู่ภายใต้การดูแลขององค์กรที่แตกต่างกัน เช่น องค์กรขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) และการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ส่งผลให้ระบบการจัดเก็บ

⁷ ชง ครม.เคาะ พ.ร.บ.ตัวร่วมฯ-เร่งออก กม.ลูก เล็งเก็บรถยนต์วิ่งเข้าเมืองหนุนตั้งกองทุนฯ ขดเขยเอกชน. (7 สิงหาคม 2567). ผู้จัดการออนไลน์. สืบค้น 16 มกราคม 2568 จาก <https://mgronline.com/business/detail/9670000072054>

ค่าโดยสารของระบบขนส่งสาธารณะแต่ละประเภทมีความแตกต่างกัน ทำให้จำเป็นจะต้องมีการลงทุนเพื่อปรับปรุงระบบให้มีความเชื่อมโยงของระบบการจัดเก็บค่าโดยสาร และปัญหาที่สำคัญ คือ การผูกขาดทางเทคโนโลยีของผู้ผลิตอุปกรณ์และซอฟต์แวร์ที่เกี่ยวกับระบบจัดเก็บค่าโดยสาร ซึ่งการผูกขาดเทคโนโลยีของผู้ผลิตหรือผู้ขายจะเป็นอุปสรรคสำคัญในการพัฒนาระบบตัวร่วม ส่งผลให้ผู้ให้บริการระบบขนส่งสาธารณะมีตัวเลือกที่น้อยลงในการเลือกใช้อุปกรณ์ที่เหมาะสมและมีค่าใช้จ่ายที่สูงในการพัฒนาและปรับปรุงระบบจัดเก็บค่าโดยสารเพื่อรองรับการเชื่อมต่อกับระบบขนส่งสาธารณะที่กำลังจะเกิดขึ้นในอนาคต ด้วยเหตุนี้จึงมีความจำเป็นที่จะต้องมีการกำหนดมาตรฐานกลางในการดำเนินงานระบบตัวร่วมของประเทศไทย เพื่อให้การปรับปรุงระบบการจัดเก็บค่าโดยสารและระบบอื่น ๆ เป็นไปในทิศทางที่สอดคล้องและสามารถเชื่อมโยงกันได้ รวมถึงลดปัญหาการผูกขาดเทคโนโลยีของผู้ผลิตอุปกรณ์และซอฟต์แวร์ที่เกี่ยวกับระบบการจัดเก็บค่าโดยสาร

การกำหนดมาตรฐานตัวร่วมแบบเปิดเป็นทางเลือกหนึ่งในการแก้ปัญหาการผูกขาดเทคโนโลยีของผู้ผลิต ซึ่งจะเปิดโอกาสให้ผู้ผลิตหรือผู้ขายนำเสนอผลิตภัณฑ์ที่ได้มาตรฐานและมีการแข่งขันด้านราคาและบริการ โดยผลิตภัณฑ์ของผู้ขายแต่ละรายสามารถทำงานและเชื่อมโยงร่วมกันได้ตามที่มาตรฐานกำหนด ช่วยทำให้ผู้ให้บริการระบบขนส่งสาธารณะลดค่าใช้จ่ายในการลงทุนเพื่อปรับปรุงระบบ มีความยืดหยุ่นในการเลือกใช้งานเทคโนโลยีและการปรับเปลี่ยนขนาดของระบบ ทั้งนี้ สมาพันธ์มาตรฐานแบบเปิดเพื่อการขนส่งสาธารณะ หรือ Open Standard for Public Transport (OSPT) Alliance ได้พัฒนามาตรฐานความมั่นคงปลอดภัยแบบเปิดที่เรียกว่า CIPURSE ซึ่งถูกออกแบบมาเพื่อรองรับความต้องการของผู้ให้บริการขนส่งสาธารณะในการสร้างระบบจัดเก็บค่าโดยสารที่มีความมั่นคงปลอดภัย และมีความยืดหยุ่นในการเลือกใช้อุปกรณ์ภายในมาตรฐานที่กำหนดเพื่อรองรับการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงและการเชื่อมต่อกับระบบจัดเก็บค่าโดยสารในอนาคต

มาตรฐาน CIPURSE พัฒนาขึ้นโดยอ้างอิงจากมาตรฐานสากลที่มีอยู่แล้ว ได้แก่ ISO/IEC 7816 ซึ่งเป็นมาตรฐานสำหรับสมาร์ทการ์ด และ ISO/IEC 14443-4 ซึ่งเป็นมาตรฐานสำหรับกำหนดรูปแบบและกระบวนการรับส่งข้อมูล (transmission protocol) ในระบบจัดเก็บค่าโดยสาร นอกจากนี้ มาตรฐาน CIPURSE ยังได้กำหนดให้ใช้การเข้ารหัสตามมาตรฐาน AES-128 (Advanced Encryption Standard) ซึ่งเป็นการเข้ารหัสข้อมูลแบบสมมาตร (symmetric key encryption) ที่ใช้กุญแจสำหรับเข้ารหัสขนาด 128 บิต นอกจากนี้ การยืนยันตัวตนของบัตรโดยสารที่อาศัยวิธีการเข้ารหัสแบบ AES-128 สามารถทำได้ทั้งแบบ offline ระหว่างบัตรกับเครื่องอ่านบัตร และแบบ online กับระบบของผู้ออกบัตร โดย AES-128 ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการประมวลผลด้วยการลดเวลาในการยืนยันตัวตน เนื่องจากมีความเร็วในการประมวลผลสูง แม้ว่าจะใช้กุญแจในการเข้ารหัสที่มีความยาวและความปลอดภัยเพิ่มขึ้นก็ตาม

กระบวนการด้านความมั่นคงปลอดภัยของมาตรฐาน CIPURSE รวมถึงรูปแบบที่ใช้สำหรับการเข้ารหัสข้อมูล มีส่วนช่วยให้การทำงานของระบบจัดเก็บค่าโดยสารรวมถึงตัวโดยสารมีความรวดเร็วและมีความปลอดภัยด้วยการป้องกันที่ทนทานต่อการโจมตีประเภทต่าง ๆ เช่น การโจมตีแบบ differential power analysis (DPA) ซึ่งเป็นการโจมตีที่นักเจาะระบบสามารถล่วงรู้กุญแจสำหรับเข้ารหัสจากการวิเคราะห์

รูปแบบของพลังงานที่ใช้ในการเข้ารหัสของสมาร์ทการ์ดหรืออุปกรณ์อื่น ๆ และการโจมตีแบบ differential fault analysis (DFA) ซึ่งเป็นการโจมตีที่อาศัยสภาพแวดล้อมที่ผิดปกติมาเหนี่ยวนำกระบวนการเข้ารหัส เพื่อจะแสดงสถานะภายในของหน่วยประมวลผล ทั้งนี้ CIPURSE ได้กำหนดมาตรฐานที่มีความต้านทานต่อการโจมตีเหล่านี้เรียบร้อยแล้ว จึงไม่ต้องอาศัยซอฟต์แวร์หรือฮาร์ดแวร์ที่มีมูลค่าสูงมาเพิ่มเติมในการป้องกันการโจมตี ทำให้กระบวนการด้านความปลอดภัยของ CIPURSE สามารถป้องกันการเลียนแบบ การคัดลอก การลอบฟัง การโจมตีแบบ man-in-the-middle และความเสียด้านความปลอดภัยอื่น ๆ ซึ่งล้วนมีผลกระทบต่อประสิทธิภาพของระบบจัดเก็บค่าโดยสาร

นอกจากกระบวนการด้านความมั่นคงปลอดภัยขั้นสูงแล้ว มาตรฐาน CIPURSE ยังกำหนดรูปแบบของไฟล์ข้อมูลของแอปพลิเคชันที่เกี่ยวข้องกับระบบจัดเก็บค่าโดยสารและชุดคำสั่งบังคับในการเข้าถึงไฟล์เหล่านี้ ซึ่งเป็นคำสั่งที่ใช้ระบุกุญแจที่ใช้ในการเข้ารหัส (encryption keys) และเงื่อนไขในการเข้าถึงไฟล์ข้อมูล (access conditions) มาตรฐาน CIPURSE ยังกำหนดวิธีการบริหารจัดการวงจรชีวิตของกระบวนการที่เกี่ยวข้องกับการจัดเก็บค่าโดยสาร และลักษณะการทำงานของระบบ เพื่อสนับสนุนให้เกิดการทำงานร่วมกันและการนำไปใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพ

มาตรฐาน CIPURSE ถูกพัฒนาออกแบบให้รองรับตัวโดยสารหลากหลายรูปแบบ เช่น ชิพการ์ดที่มีเพียงแค่หน่วยความจำธรรมดา สมาร์ทการ์ดแบบไร้สัมผัส (contactless smartcard) บัตรแบบ dual-interface บัตรแบบ multi-application และโทรศัพท์มือถือที่รองรับเทคโนโลยี NFC จึงทำให้มาตรฐาน CIPURSE เป็นทางเลือกที่น่าสนใจสำหรับระบบการขนส่งสาธารณะ เนื่องจากความยืดหยุ่นและความสามารถในการทำงานร่วมกันระหว่างระบบ มาตรฐานยังถูกออกแบบให้รองรับชนิดการใช้งานของตัวโดยสารได้หลายชนิด เช่น ตัวธรรมดาแบบครั้งเดียวหรือแบบรายวัน ตัวโดยสารแบบรายเดือนหรือรายปีที่ต้องอาศัยหน่วยประมวลผลเพื่อประมวลผลข้อมูล และตัวโดยสารที่สามารถเติมมูลค่าแบบระบุจำนวนเงินหรือจำนวนวันได้ รวมถึงตัวร่วมสำหรับใช้บริการขนส่งสาธารณะและใช้ในการทำธุรกรรมประเภทอื่น ๆ เช่น การซื้อสินค้าและบริการ เป็นต้น นอกจากนี้ มาตรฐาน CIPURSE ยังครอบคลุมถึงตัวโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ที่บรรจุอยู่ในโทรศัพท์มือถือที่ใช้เทคโนโลยี NFC หรืออุปกรณ์อื่น ๆ ของผู้ผลิตหลายราย มาตรฐาน CIPURSE จึงเป็นทางเลือกที่น่าสนใจสำหรับการเชื่อมโยงระบบจัดเก็บค่าโดยสาร ในระบบตัวร่วมที่กำลังจะเกิดขึ้นในประเทศไทย⁸

⁸ CIPURSE มาตรฐานตัวร่วมแบบเปิด ทางเลือกที่น่าสนใจสำหรับตัวร่วม. (30 กรกฎาคม 2556). สืบค้น 16 มกราคม 2568 จาก <https://www.etda.or.th/Useful-Resource/Knowledge-Sharing/CIPURSE.aspx>

4. กรณีศึกษาระบบตั๋วร่วมของต่างประเทศ⁹

ระบบตั๋วร่วม คือ ระบบที่รองรับการให้บริการขนส่งสาธารณะได้ทุกรูปแบบทั้งรถโดยสารสาธารณะ (รถเมล์) รถไฟฟ้า เรือ รวมถึงการชำระค่าผ่านทางพิเศษต่าง ๆ (ทางด่วน - มอเตอร์เวย์) ในกรุงเทพฯ และปริมณฑล หรือจะนำไปใช้กับบริการนอกภาคขนส่ง ร้านอาหาร ร้านสะดวกซื้อ ที่จอดรถ ระบบตั๋วร่วมเป็นระบบที่นานาประเทศใช้กันมานานแล้ว ตัวอย่างประเทศที่มีการใช้ระบบตั๋วร่วม

สิงคโปร์: บัตร EZ Link

บัตร EZ Link สิงคโปร์ 2017 บัตรสารพัดประโยชน์ สามารถใช้โดยสารรถไฟฟ้า MRT รถเมล์ Taxi ซื้อสินค้าตามร้านสะดวกซื้อต่าง ๆ และมีรูปแบบการใช้งานเป็นบัตรเงินสดด้วย โดยสามารถซื้อบัตร EZ Link สิงคโปร์ ได้ที่ Passenger Service ในสถานีรถไฟ MRT ทุกสถานี ราคาจะอยู่ที่ประมาณ 300 บาท เป็นบัตรครบวงจร โดยไม่ต้องถือเงินสดก็สามารถเดินทาง ซื้อสินค้าในสิงคโปร์ได้อย่างสะดวกสบาย อีกทั้ง ยังมีส่วนลดต่าง ๆ จากร้านสะดวกซื้อเมื่อใช้จ่ายผ่านบัตรอีกด้วย และหากเดินทางในสิงคโปร์แล้วเงินในบัตรเหลือสามารถเก็บไว้ซื้อสินค้าได้

ญี่ปุ่น: บัตร Suica

ประเทศผู้เชี่ยวชาญเรื่องขนส่งระบบราง เป็นที่ปรึกษาและต้นแบบสำหรับประเทศไทยในการนำระบบขนส่งมวลชนมาใช้ บัตร “JR” ชื่อเต็มคือ “Japan Rail Pass” แม้จะใช้กับขนส่งมวลชนได้หลายสาย แต่ก็ยังไม่ครอบคลุมทั้งหมดจนเรียกได้ว่าเป็นระบบตั๋วร่วม ที่ดูจะใกล้เคียงมากกว่า คือ บัตร Suica สามารถใช้ได้กับรถไฟทุกสายทุกบริษัทในโตเกียว ไม่ใช่เฉพาะแต่รถ JR หากมีการเดินทางมาโตเกียวในครั้งต่อไป ผู้โดยสารสามารถเก็บบัตรไว้ในครั้งต่อไปได้ เพราะบัตรมีอายุการใช้งานและจะหมดอายุภายใน 10 ปี บัตร Suica ไม่เพียงแต่จะทำให้การซื้อตั๋วรถไฟง่ายขึ้นเท่านั้น ยังสามารถใช้ซื้อสินค้าอื่น ๆ ได้ เช่น ซื้อขนมหรือเครื่องดื่มบนรถไฟ ใช้ซื้อของในร้านค้า หรือเครื่องขายของต่าง ๆ ที่มีป้ายติดไว้ว่ารับบัตร Suica หรือแม้กระทั่งแท็กซี่บางคันก็รับบัตร Suica เช่นกัน

เกาหลี: บัตร T-money

บัตรทีมันนี่ (T-Money) สามารถใช้จ่ายค่าบริการขนส่งสาธารณะได้ทั้งหมด รวมไปถึงแท็กซี่ ซึ่งหากใช้บัตรทีมันนี่และจ่ายแทนเงินสด ก็จะลดค่าบริการทั้งรถเมล์และรถไฟใต้ดินลง นอกจากนี้ บัตรทีมันนี่ยังใช้แทนเงินสดเพื่อจ่ายซื้อของในมินิมาร์ทได้อีกด้วย ทั้ง 7-11 CU (Family Mart) และ GS25 บัตรทีมันนี่จำหน่ายที่ร้านมินิมาร์ทต่าง ๆ หรือสามารถซื้อได้ที่สถานีรถไฟใต้ดิน ที่สำคัญบัตรไม่มีหมดอายุใช้ได้ตลอด ในปัจจุบัน บัตรทีมันนี่เปลี่ยนจากบัตรทีมันนี่แบบธรรมดาเป็นบัตร Seoul City Pass Plus ซึ่งผู้ใช้งานจะได้สิทธิประโยชน์เพิ่มขึ้นเป็นการ Update ให้ทันสมัยและก้าวทันโลกยุคใหม่อยู่ตลอดเวลา

⁹ ทำความรู้จัก “บัตรแมงมุม” และความหมายของ “ระบบตั๋วร่วม”. (27 กันยายน 2560). สืบค้น 17 มกราคม 2568 จาก <https://prop2morrow.com/11850/>

ฮ่องกง: บัตร Octopus Card

บัตร Octopus Card (บัตรปลาหมึก) เปิดตัวใช้งานเมื่อปี 1997 เป็นระยะเวลา 20 ปีมาแล้วที่ฮ่องกงเริ่มมีการใช้ระบบตัวร่วม เหตุที่เป็นปลาหมึกเพราะต้องการให้เป็นรูปแบบการเดินทางที่ไร้รอยต่อ และยังพ้องเสียงกันระหว่างหมวดปลาหมึก 8 หมวด กับทิศทั้ง 8 ซึ่งเป็นเลขมงคลตามความเชื่อของชาวจีน จึงปรากฏเป็นสัญลักษณ์อันพิถีพิถันในตัวบัตรเป็นโลโก้ด้วย บัตร Octopus Card สามารถใช้เดินทางกับระบบขนส่งมวลชนที่เป็นส่วนกลางทั้งหมดในเกาะฮ่องกง รวมทั้งร้านสะดวกซื้อ ซูเปอร์มาร์เก็ต ที่จอดรถ และบริการอื่น ๆ โดยบัตร Octopus ถูกใช้ในฮ่องกงมากกว่า 20 ล้านใบในการหมุนเวียน ซึ่งนับเป็นเกือบ 3 เท่าของประชากรในฮ่องกง โดยถูกใช้คิดเป็นร้อยละ 95 ของประชากรในเกาะ สร้างรายได้กว่า 12 ล้านรายการต่อวัน เป็นมูลค่า 130 ล้าน US HongKong

แคนาดา: บัตร Compass Card

เมืองแวนคูเวอร์ ประเทศแคนาดา มีบัตร Compass Card จากบริษัทขนส่งของแคนาดา Trans Link เป็นบัตรเดียวใช้ได้กับทุกระบบขนส่งสาธารณะ ทั้งรถประจำทาง (Bus) รถไฟฟ้าทั้งบนดินและใต้ดิน (Train, Skytrain) และเรือประจำทาง (SeaBus) และ West Coast Express Compass Card เป็นบัตรโดยสารแบบเติมเงินที่สามารถใช้งานได้ทุกที่ในการขนส่งในเมืองแวนคูเวอร์ ใช้งานสะดวกและปลอดภัย ซึ่งในอนาคตบัตร Compass Card จะพัฒนาให้สามารถใช้งานเป็นทั้งของขวัญ บัตรเครดิตและเปิดใช้งานได้ผ่านสมาร์ตโฟนอีกด้วย

อังกฤษ: บัตร Oyster Card

เมืองลอนดอนของประเทศอังกฤษ บัตร Oyster Card รถไฟใต้ดิน ถือเป็นเอกลักษณ์ประจำเมืองของลอนดอน Oyster Card เป็นบัตรที่จำเป็นสำหรับการเดินทางในลอนดอนมากเพราะใช้ได้โดยสารได้ทั้ง Underground/Overground/DLR ไปจนถึงรถเมล์ และสามารถใช้บริการโดยสารสองชั้นได้อีกด้วยการกำหนดซื้อบัตร Oyster (หอยนางรม) เพราะเป็นการเล่นความหมายที่แสดงให้เห็นความปลอดภัยและคุณค่าของเปลือกหอยและไข่มุก ซึ่งปากแม่น้ำเทมส์เป็นแม่น้ำสายสำคัญของลอนดอนเป็นแหล่งเพาะเลี้ยงหอยนางรมมาแต่ครั้งอดีต จึงเป็นการแสดงออกซึ่งอัตลักษณ์ความเป็นลอนดอนเข้าไว้ด้วยกัน

เอกสารเพิ่มเติม

เอกสารเพิ่มเติม

ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ.

1. Bangkok Mass Transit
2. ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)



สำนักวิชาการ

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

โทร. 0 2242 5900 ต่อ 5730, 5740, 5750

Bureau of Academic Services

The Secretariat of the House of Representatives

Tel. 0 2242 5900 ext. 5730, 5740, 5750

พิมพ์ที่ : สำนักการพิมพ์ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร